

الطبعة الخامسة

رقع

عبد الرحمن النجدي

أسكنه الله الفردوس

www.moswarat.com

قائد طيار أنس القوز

مواقف طيار

قصص واقعية

؟

الجامبو السعودية والطائرة الكازخية

ثعبان الطائرة

طفل يختنق

مشكلة في الرادار

عطل في الجناح

نار في المحرك

تفادي كارثة

السحب المسمومة



مكتبة العبيكان

رَفَعُ

عبد الرحمن النجدي
السنة النبوية الفردوس

www.moswarat.com

مواقف طيار

قصص واقعية

قائد طيار أنس القوز

مكتبة العبيدات

(ح) مكتبة العبيكان، ١٤١٩هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

القوز. أنس عبد الحميد .

مواقف طيار - الرياض .

٣٣٠ ص ؛ ١٤ × ٢١ سم

ردمك ٢-٣٩٧-٢٠-٩٩٦٠

١- القصص القصيرة العربية ٢- القصص الاجتماعية أ- العنوان

١٨/٠٩٣١

ديوي ٨١٣،٠٨٤٩٥٣١

رقم الإيداع: ١٨/٠٩٣١

ردمك ٢-٣٩٧-٢٠-٩٩٦٠

الطبعة الخامسة

١٤٢١هـ - ٢٠٠٠م

حقوق الطبع محفوظة للناسر

الناسر

مكتبة العبيكان

الرياض - العليا - طريق الملك فهد مع تقاطع العروبة

ص. ب ٦٢٨٠٧ الرمز ١١٥٩٥

هاتف ٤٦٥٤٤٢٤ فاكس ٤٦٥٠١٢٩



مقدمة

الحمد لله الذي قال : ﴿أولم يروا إلى الطير فوقهم صافات
ويقبضن ما يمسكهن إلا الرحمن﴾ سورة الملك .

والحمد لله الذي بيده مقاليد السماوات والأرض ، وكل شيء
طوع أمره وإرادته ، وهو رب كل شيء ومليكه ، والصلاة والسلام
على الرسول النبي محمد ﷺ وبعد .

فما كدت أفرغ من إعداد الجزء الثالث من هذا الكتاب حتى
فوجئنا بفاجعة كارثة الطائرة السعودية في سماء الهند راح ضحيتها
الأخ الحبيب والصديق المخلص الكابتن طيار خالد الشبيلي رحمه
الله ومن معه من المسلمين رحمة واسعة ، والتي عندها هاجت
وسائل الإعلام وماجت حول أسباب الحادث الحقيقية وكثرت
الانتقادات والأقاويل من قبل الصحف الهندية وقابلها دفاع ووضع
احتمالات من صحف محلية وعالمية حتى صارت قصص وأكاذيب
تقال وتختلق في حق ذلك البطل الذي بذل قصارى جهده في
الحفاظ على سلامة الطائرة إلى آخر لحظة استشهاده رحمه الله

تعالى ، فصار واجب علينا أن نبين وجه الحقيقة وخاصةً بعد أن وصلت إلينا بعض معلومات الصندوق الأسود وأجهزة التسجيل التي أعلن بعضها في الصحف المحلية والعالمية ، ويحق لنا عندها أن نفخر وأن نفرح بالنتائج المشرقة والمشرقة التي ظهرت وبانت وهي تعلن للملأ أن أهم شيء عند الإنسان المسلم هو شهادة التوحيد : لا إله إلا الله محمد رسول الله ، التي هي همه وهي ديدنه إلى آخر لحظات حياته التي مهما طالت فهي قصيرة .

والم تأمل في حادثة الطيار الشبيلي رحمه الله يجد أنها صورة واضحة لقدر الله الذي كتبه على عباده إذ إن الأخ خالد الشبيلي رحمه الله قد قاد تلك الرحلة إلى الهند ، ولم تكن له ، وكذلك المهندس الجوي رحمه الله الذي رفض إعطاء رحلته تلك إلى مهندس جوي آخر (كان يلح عليه أخذها بإصرار قبل عدة أيام) . وأمر آخر وهو أن بعض المضيفين كان قد اشتهر عنه بالدعوة إلى الله بين أصحابه المضيفين كما كان من عادة بعضهم الآخر قراءة القرآن مادام يجلس على كرسيه في لحظات الإقلاع الأولى ولحظات الهبوط الأخيرة . وشيء آخر وهو رؤية خالد الشبيلي تلك الرؤيا وإحساسه بها أنها قريبة الحدوث إذ أثر من بعض أقاربه أنه كان يوصيهم في الأيام الأخيرة . وأمرٌ أخير وهو أن الله سبحانه وتعالى هو الذي يقدر الآجال ويحاسب عباده على أعمالهم فهنيئاً لمن كانت

الطاعة همّة وديدنه وشغله الشاغل وويل لمن عصاه وتجاوز حدوده ، ولنا أن نقدم نصيحةً أخيرة للإخوة والأخوات المسافرين وهو الالتزام بحدود الله وذكره على الدوام والسعي إلى الخير وهذا يشمل أن يراجع كل إنسان قبل أن يسافر وأن تراجع كل امرأة وأختٍ كريمة نفسها في عدم التبرج أمام الرجال ، وعدم إبداء الزينة أمام الأجانب كما جاء تحريم ذلك في القرآن الكريم في سورة النور، وعدم السفر دون محرم كما قال الرسول صلى الله عليه وسلم : «لا يحل لمرأة أن تسافر فوق ثلاثٍ وليس معها محرم» . وعلى المرأة أن تتفكر في نفسها ماذا لو حصل حادث للطائرة وهي على حالٍ لا يرضي ربها وخالقها فكيف يكون حسابها عند الله تبارك وتعالى .

ولعل القارئ الكريم يرى البون الشاسع بين صاحب القصة الأولى (قدرٌ في السماء) وصاحب قصة (بل كارثةٌ أخرى) إذ إنَّ كُلاًّ منهما هتف بآخر كلمة له يعتقد أنها هي ملاذهُ وطريق خلاصه من المحن ، ونحن نؤمن بأن الإنسان يختم له بما تعود عليه من الأقوال والأفعال إن كانت صالحة أو طالحة . لذا وجب علينا أن نعوّد أنفسنا على الأعمال الصالحة .

وفي هذا الكتاب الذي يظهر بشكل وحجم مختلف عن سابقه (الجزء الأول والثاني قد استدركنا بعض الأخطاء الفنية والمطبعية في

الجزأين السابقين وأضفناهما إلى الجزء الثالث وجعلناهما كتاباً واحداً
وأعدنا صف الأحداث من جديد وحذفنا جميع الصور فجاءت كتاباً
واحداً متناسقاً يحوي عشرين قصة واقعية .

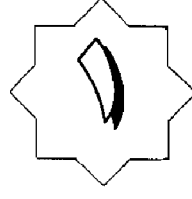
ولا يسعني في ختام هذه المقدمة إلا أن أشكر القراء الكرام إقبالهم
الشديد على قراءة كتابي هذا وكذلك الذين هاتفوني ومن بعث إلي
برسائل في البريد الشكر الجزيل إذ إنني أعتبر هذا وسام نجاح أرجو أن
أكون أهلاً له .

هذا وأسأل الله عز وجل أن ينفع بهذا الكتاب كل قارئ فيرى من
خلاله العبرة والفائدة المرجوة وصلى الله على محمد وعلى آله
وصحبه وسلم .

قائد طيار أنس القوز

قسم طائرة الجامبو - ٧٤٧

١٠ محرم ١٤١٨ هـ



قدر في السماء

كابتن خالد الشبيلي

دلهي - الهند

ما كادت سواحل الهند الشرقية تضمّد جراحها من جراء هجوم أحد الأعاصير الموسمية حتى أصيبت بفاجعة أخرى دوت لها سماء الكرة الأرضية فارتعدت أقمّارها الصناعية هلعاً وزفرت آهات الحزن عليها أسفاً على أثر اصطدام طائرتين نفائتين عملاقتين على ارتفاع ١٤٠٠٠ قدم (٤٢٠٠ متر) بعيداً عن المدينة الهندية الكبرى دلهي ، نحواً من ٨٠ ميلاً غرباً بالقرب من مدينة (دادري) ، فراح ضحية ذلك الحادث الجلل ٣٥٠ إنساناً الأمر الذي جعل هذا الحادث يؤرّخ على أنه من كوارث القرن العشرين الكبرى .

ولعل أطلال تلك الطائرتين المتفحمة وآثار السنة اللهب المبعثرة وبقايا أعمدة الدخان الأسود هناك تحكي لنا بأسى قصتها المؤثرة لتستدر منا دموع الحزن تريد إطفاء السنة اللهب تلك ، فلعلها تبقي من الآثار ما تستطيع به أن تحكي مأساتها وفاجعتها .

- أستغفر الله . . أستغفر الله . . أستغفر الله . .

اللهم أنت السلام ومنك السلام تباركت وتعاليت يا ذا الجلال والإكرام ، اللهم لا مانع لما أعطيت ، ولا معطي لما منعت ولا ينفع ذا الجد منك الجد . . لا إله إلا الله وحده لا شريك له ، له الملك وله الحمد يحیی ويمیت وهو على كل شيء قدير .

وبكل خشوع وطمأنينة يمضي أبو أحمد (القبطان) في الاستغفار والتلهيل والتكبير بعد صلاة العصر حتى إذا ما فرغ من وِرده ، ودعائه استدار إلى صديقه الحميم القبطان عدنان يحدثه :

- أبا عمر ، السلام عليكم . . .

ويرد القبطان عدنان السلام بابتسامته المعتادة : وعليكم السلام ورحمة الله وبركاته ، حياك الله أبا أحمد . .

- أبا عمر ، لقد رأيتُ في المنام ما أفزعني قبل قليل . . .

وينظر أبو عمر إلى أبي أحمد بشيء من الاستغراب وكأنه يستحثة في المضي في الكلام .

- . . . لقد صحوت من النوم قبل صلاة العصر فزعاً على أثر

حلمٍ مفزع . . . طائرة ونار . . .

. . . لقد رأيتني في طائرة تحترق ورأيت ناراً وأنا ساءً يصيحون

ويصرخون في خوف وهلع وفزع . . . ما رأيك يا أبا عمر في هذا الحلم؟

هز أبو عمر رأسه مهوناً الأمر قائلاً :

أنت تعلم يا أبا أحمد ما نكابده من مصاعب وأهوال في أثناء

الطيران بسبب العواصف الجوية وازدحام حركة الطائرات وغيرها من الأعطال الميكانيكية وهذا الحلم ليس بشيء غريب أن يراه كل طيار يدرك خطر وأهمية تلك الوظيفة . . . فلعله حديث نفس والله أعلم .

كان أبو أحمد ينظر إلى عيني صديقه الحميم عدنان وهو يهون عليه أمر تلك الرؤيا ، وما علم أنها رؤيا حق ، ولكن الإنسان لا يعلم الغيب ؛ لأنه من خصوصيات الباري جل وعلا .

هز أبو أحمد رأسه بعد أن أطرق شبه إطراقة وكأنه يقول : نعم قد يكون الأمر هكذا . . . نعم لعله حديث نفس بسبب المشكلة التي حصلت في مطار دهلي قبل عشرة أيام ، حيث كدنا نصطدم بطائرة أخرى بسبب سوء وفوضى تنظيم مراقبة حركة المرور الجوية هناك ، نعم لعله حديث نفس . . . إنه مجرد حلم ليس غير .

بعدها قام القبطان خالد وعدنان وخرجا من المسجد ثم افترقا ، كل قد اتجه إلى بيته ليمضي في عمل حياته المعتادة . فاليوم خميس وهي فرصة لزيارة بعض الأقارب والالتقاء بالأحباب بعد فراق طويل .

وتستمر عجلة الحياة فيغادر القبطان عدنان مدينة جدة بطائرته إلى أمريكا غرباً ، بينما يتولى خالد قيادة طائرة يقودها شرقاً إلى بلاد الهند .

وصلت طائرة القبطان خالد الشيلي إلى مطار «دهلي» عاصمة

الهند، ونزل منها هو وبقية الطاقم إلى الفندق ليرتاحوا من أثر السفر.

وبعد يومين من الإقامة في الفندق توجه طاقم الطائرة السعودية إلى المطار يتقدمهم :

- ١- خالد بن أحمد الشبيلي قائد طائرة ٧٤٧
- ٢- نذير خان مساعد طيار ٧٤٧
- ٣- أحمد إدريس مهندس جوي ٧٤٧
- وبقية طاقم الضيافة :
- ٤- لطفي موسى الزعل . ٥- لطفي محمد عبيدي .
- ٦- عبد الله محمد مدني . ٧- جميل محمد باعبد الله .
- ٨- محمد أحمد بادغيش . ٩- خالد عمر باعقيل .
- ١٠- عبد الله أحمد دعبوش . ١١- حسية شاوي .
- ١٢- رشيدة بوعزة . ١٣- بشرى كيلاني .
- ١٤- زهيدة بيهاري . ١٥- شارميكو لافي .
- ١٦- عفاف دخلي . ١٧- نعمة الأخضر .
- ١٨- كارميلا كونسبشن .

ولكن رجال الأمن الذين يعتمد عليهم بعد الله سبحانه وتعالى في حفظ أمن الطائرات كانوا قد وصلوا إلى المطار أولاً كي يستقبلوا الطائرة السعودية القادمة كعادتهم وليقوموا بواجبهم الأمني المعتاد على متن الطائرة .

حينما وصل الفريق الأمني إلى مطار دهلي كانت شمس ذلك

اليوم قد توارت خلف الأفق معلنةً حلول وقت صلاة المغرب للمسلمين .

والذي ذهب منا إلى مطار دلهي يرى أنه يتميز وبقيّة مطارات القارة الهندية برائحة التوابل ودخان السجائر التي تفرزها أجسام القوم ، فضلاً عن كثرة التماثيل الكثيرة والعديدة الأشكال التي جمعت بين شكل الإنسان والحيوان ، فهذا تمثال إنسان له ٦ أيدي ورأس فيل وذاك تمثال امرأة ترقص ولها ٤ أيدي وذاك تمثال بوذا المعروف وتلك بقرة قد زينها الهندوس بورود وقلائد الرياحين ، إلى غير ذلك من الصور المقدسة عندهم .

بالرغم من ذلك الجو الذي تفوح منه روائح الوثنية والشرك الأكبر اصطف ضباط الأمن : فهد الفهد وعبد العزيز العبدالله ونايف العتيبي وسلطان العتيبي صفاً واحداً خلف إمامهم خالد العصيمي ليصلوا صلاة المغرب والعشاء جمعاً وقصراً .

كبر الجميع وانطلقت آيات سورة الفاتحة من الإمام خالد العصيمي وهو يتلوها جهراً في تلك الصلاة لتبدد أجواء الشرك والوثنية في ذلك المطار ولتعلن للملأ أن الله سبحانه وتعالى له الحمد والثناء وله المجد والعظمة فهو رب العالمين وله الملك والملكوت والجبروت ومن الله نستلهم العون على عبادته وطاعته ومنه أيضاً نطلب الهداية للثبات على هذا الدين كما جاءت به الرسل حنيفاً قيماً ملّة إبراهيم عليه السلام وليس كما حرفة اليهود والنصارى فضلوا وأضلوا فأصبحوا بذلك مغضوباً عليهم وضالين .

وبعد السلام ارتفعت الابتهالات وأصداء التسبيح والتهليل والاستغفار راجية من الباري عزَّ وجلَّ القبول ، ثم ذهب الجميع إلى الطائرة وقاموا بواجبهم المطلوب .

ارتقى أفراد الطاقم طائرة الجامبو ٧٤٧ العملاقة ، وقد توشحت شعار التوحيد الخالد : لا إله إلا الله محمد رسول الله .

لقد كانت الأمور طبيعية جداً في غرفة القيادة كما هو الحال في كل يوم وفي كل رحلة ، فها هو القبطان (خالد) يُبثُّ ساعة الاتصال ، ويخرج خرائط الملاحة الجوية ويفحص جهاز الأكسجين ، وعن يمينه مساعده نذير الذي يعمل الشيء نفسه ، ويستمر بفحص أجهزة الملاحة الجوية ومجموعة القدرة والتحكم في الطائرة ، بينما ينهمك المهندس أحمد إدريس - الرجل الحيوي الثالث - في إعداد وفحص أجهزة الضغط الجوي وسلامة دوائر المولدات الكهربائية ونظام إطفاء الحرائق في المحركات النفثة وصلاحية مضخات وقراءة عدادات الوقود .

ثم يدخل رئيس المضيفين ليحيي جميع أفراد الطاقم ، وليُعلم القبطان بأن جميع ملاحي الطائرة قد انتهوا من فحص جميع أبواب ومخارج الطائرة ، وقد تمَّ التأكد من أن جميع أجهزة السلامة - من أجهزة أكسجين متنقلة وطفائيات حريق ومكبرات صوت وقوارب النجاة المائية وصدریات الطفو المائية تحت كل مقعد وأنظمة فتح الأبواب في الحالات الطارئة وصلاحية أجهزة المطابخ من أفران وثلاجات ومخازن التموين - قد تمَّ فحصها ، وهي كاملة غير

منقوصة ، وأنهم على استعداد لاستقبال المسافرين في داخل الطائرة في أي وقت يراه القبطان مناسباً .

عندها هزَّ القبطان خالد رأسه ، بعد أن ألقى نظرةً فاحصة سريعة على مفاتيح وأزرار وعدادات غرفة القيادة التي منها علم أنها جاهزة للعمل ، عندها قال لرئيس المضيفين :

نعم ، الطائرة جاهزة لاستقبال المسافرين .

ثم دقت أجراس الإعلام في صالة المطار لتعلم المسافرين الذين تقافزوا فرحاً أنه قد حان وقت صعود الطائرة السعودية ٧٦٣ والمتجهة إلى الظهران ، واصطف الجميع في طابور طويل كلُّ قد حمل تأشيرة دخول وبطاقة سفر وشيئاً من المال وبعضاً من رسائل الاشتياق ، فبعضهم كان يحمل صوراً لعائلته أو أطفاله وزوجته ، وقد ودعهم وما زالت حرارة الدمع في عينيه ، وبعضهم جاء بعد أن أشرف على بناء بعض دور تحفيظ القرآن والمساجد ، وبعضهم ترك أسرته ليغيب عنهم غياباً طويلاً ؛ كي يؤمن لهم لقمة العيش ، وبعضهم جاء يرتدي لباس الإحرام ، يريد زيارة المسجد الحرام .

دخل المسافرون الطائرة فاستقبلهم المضيفون بابتسامتهم وترحيبهم المعتاد ، فأرشدوا كلاً إلى مقعده ، حتى إذا ما أذن وقت الرحيل أغلقت الطائرة أبوابها ، وسارت على أرض المطار نحو المدرج المتجه شرقاً .

كان عدد المفاتيح التي تمَّ فحصها في غرفة القيادة فقط نحواً من ٤٠٠ مؤشر وعداد ومفتاح ، وكان وزن الوقود في رحلتنا هذه

يقارب الـ ٥٠ طناً ، وعدد البشر الذين على متنها يقارب عددهم الـ ٣١٢ إنساناً، أما وزن الطائرة فقط دون وقود ولا بشر ولا بضاعة فنحواً من ١٧٤ طناً من الحديد والفولاذ والنيكل والمطاط والزجاج والورق والقماش وغير ذلك مما يدخل في تركيب تلك الطائرة العملاقة ، وإذا أخذنا بالاعتبار وزن البضاعة المشحونة يصبح وزن الطائرة الكلي التقريبي عند إقلاعها نحو ٣٠٠ طناً .

كانت الاتصالات تسير بصورة عادية جداً بين أفراد غرفة القيادة وبرج المراقبة في المطار ، إذ لم يكن هناك أمر غير اعتيادي فقد أخذ تصريح بتشغيل المحركات ثم الاتجاه إلى مدرج الإقلاع ، حتى إذا ما قاربت الطائرة بداية المدرج التفت المساعد جهته اليمنى ناظراً من خلال زجاج نافذته قائلاً Approach is Clear ^(١) .

ويلتفت القبطان خالد جهته ليقول :

Runway is Clear ^(٢) .

ثم قال القبطان خالد : أعلم برج المراقبة أننا جاهزون للإقلاع .
ويأتي الرد من برج المراقبة الهندي : الطائرة السعودية مسموح لها بالإقلاع .

عندها قال القبطان خالد : بسم الله . . يا معين يا رب ^(٣) .

ثم دفع مقابض الدفع الأربع وهو يقول مرة أخرى :

يا معين يا رب .

(١) أي مسار هبوط الطائرات خالٍ .

(٢) أي المدرج خالٍ من الطائرات .

(٣) أول كلمة عربية يقولها (تسجيل الصندوق الأسود) .

عندها أسرع الطائفة على أرض المدرج منطلقة شرقاً بسبب
محركاتها التي دارت بأقصى قوتها إلى أن بلغت سرعتها سرعة
الإقلاع ، عندها ارتفعت الطائفة في الهواء والقبطان يردد :
يا معين يا رب .

وارتفعت الطائفة مودعة مطار دلهي وداعاً أبدياً .
وبعد أن رفعت الطائفة عجلاتها وأدخلتها وضمت جناحاتها
داخل جناحها لتزيد من سرعتها وهي تدور إلى جهة اليسار إلى
جهة الغرب ، قال القبطان مبتهلاً للمرة الرابعة : يا معين يا
رب . (١)

في تلك الساعة كان الليل قد أرخى سدوله وشمس البلاد
الهندية قد غابت مودعة تاركة خلفها شفقاً أحمر قد توسط ثوب
سمائها الأسود الذي امتد بين مشرقها ، علامة من علامات نهاية
يوم الثلاثاء في ذلك الأسبوع . في تلك اللحظات كان الهدوء يخيم
على الجميع والطائفة السعودية بدأت تغيب وسط سحب خفيف
داكنة اللون بسبب كثافة عادم سيارات الديزل والدخان المتخلف
من جراء إحراق أوراق الأشجار في المزارع التي حول المطار أو
النيران التي تبقى مشتعلة طوال أيام السنة في معابد الهندوس
والمجوس والبوذيين ، والتي من شأن دخانها أن يختلط بالرطوبة
المنبعثة من جداول الأنهار المحيطة بها فتكسو أنوار المدينة والقرى
القريبة منها وشوارعها غلالة رقيقة من الضباب الداكن الكريه

(١) تسجيل الصندوق الأسود .

الرائحة، وقد تتعذر رؤية بعض المطارات المحيطة بتلك المزارع بسبب كثرة دخان تلك النيران المقدسة عندهم، ولكن هذه الأمور كلها لا تشكل عائقاً أمام أجهزة الملاحة الجوية الحديثة وخبرة الطيارين الذين يمضون ساعات طويلة في التدريب على مواجهة تلك الحالات.

امتدت يد الطيار إلى زر إطفاء إشارة ربط الحزام عندما ابتعدت الطائرة ٣٠ ميلاً غرب مطار دهلي، بعدها قام المضيفون والمضيفات من مقاعدهم ليؤدوا عملهم المعتاد فمنهم من ذهب إلى المطبخ ليعد وجبة العشاء الساخنة، ومنهم من ذهب ليعد الشراب المثليج بينما المسافرون في فرج ينتظرون وجبة العشاء اللذيذة.

في الوقت نفسه دقت مضيضة الدور العلوي (المسؤولة عن خدمة غرفة القيادة) جرس غرفة القيادة ففتح لها الباب فدخلت ووقفت إلى الخلف قليلاً من مقاعد أفراد الطاقم لتنتظر منهم طلباتهم من المشروبات أو المأكولات.

وقفت المضيضة نحواً من دقيقة ولم يلتفت إليها أحد من أفراد الطاقم فقد كانوا مشغولين بالاتصال ومراقبة حركة الطائرات يميناً وشمالاً من خلال زجاجها الأمامي الذي يسمع منه صوت احتكاك الهواء به واضحاً نتيجة سرعة الطائرة، عندها أدركت أن الوقت غير مناسب لخدمة غرفة القيادة الآن، فلتأت بعد قليل.

خرجت المضيضة من غرفة القيادة بينما كان القبطان خالد يدفع مقابض الدفع إلى الأمام للصعود بالطائرة من ارتفاع ١٠ آلاف قدم

إلى ١٤ ألف قدم بعدما تلقى أمراً من مراقب الرادار الهندي .
(حتى إذا ما وصلت الطائرة السعودية إلى ذلك الارتفاع قال
القبطان خالد : الطائرة السعودية ٧٦٣ على ارتفاع ١٤ ألف
قدم^(١) .

عندها قال مراقب الرادار الهندي :

MAINTAIN (أي الزم ذلك الارتفاع)

في تلك الأثناء كانت طائرة روسية عملاقة نفثة من
طراز (اليوشن) تُقل على ظهرها ٣٨ راكباً، بمن فيهم
طاقمها قد أتت بشحنة بضائع ضخمة من مدينة (شمقند)
في ولاية (كازاخستان) تريد إفراغها وشراء غيرها من
دلهي بمبلغ حملته معها، قدر بـ ١١ / ٢ مليون دولار .

وحينما دخلت الطائرة الروسية بلاد الهند، وكانت على بعد ١٥٠
كيلومتر تقريباً سمح لها بالاتجاه إلى مطار دلهي ، والنزول التدريجي
إلى ٢٣ ألف قدم، فاستدارت الطائرة اليوشن نحو الشرق، وبدأت
في النزول التدريجي .

قال مراقب الرادار الهندي للطائرة الروسية التي كانت على ارتفاع
٢٣ ألف قدم : الطائرة الكازخية ١٩٠٧ انزل إلى ارتفاع ١٥ ألف
قدم، هناك طائرة سعودية أمامك مباشرة على بعد ١٤ ميلاً على
ارتفاع ١٤ ألف قدم .

(١) حسب قراءة الصندوق الأسود عند فتحه كانت الطائرة السعودية على ارتفاع
١٣٩٢١ قدم .

أجابت الطائرة الروسية مع وشوشة في الاتصال بالراديو:
الطائرة الكازخية ١٩٠٧ نازلة إلى ارتفاع ١٥ ألف قدم .
كان السكون والظلام يخيم على غرفة القيادة إلا من أرقام
عداداتها التي كانت تضيء على ذلك الجو شيئاً من الرهبة .
وبينما كان المهندس الجوي أحمد يدور بعينه على عدادات
الضغط والحرارة والتكيف كان المساعد نذير يحرك بعض المفاتيح
بيده اليسرى ، وفي الوقت نفسه كان القبطان خالد ينظر بعينه إلى
خارج الطائرة من الأمام ومن الجهة اليسرى في ذلك الظلام (وقد
أبقى مصابيح الطائرة الخارجية مضاءة) فلعله يرى أثراً لأي طائرة
حوله ، وفجأة كانت منه التفاتة سريعة نحو اليسار ، فلم يصدق ما
رأى . . لقد رأى شبحاً هائلاً قد لفه السواد يتجه إليه من جهته
اليسرى بسرعة هائلة ولم يدلّ عليه إلا بريق ذلك الضوء الأحمر من
فوقه .

لقد رأى خالد القدر المحتوم . .

لقد رأى اللحظات الأخيرة . .

لقد رأى الحق .

ويقف الدماغ عن التفكير فزعاً .

وينقبض القلب هلعاً .

وتتسع حدقة العين جزعاً .

وتنحبس الكلمات في الصدور عن الخروج إلا من كلمة التوحيد

فتخرج بقوة من القلب الذي طالما ذاب من خشية الله « ولا نزكي

على الله أحداً» فيصرخ مردداً إياها أشهد

خرجت منه كلمة التوحيد بسرعة وهي تسابق الطائرة القادمة بسرعة الصاعقة وتنقبض أعصاب يده وأصابعه وتمسك بزمام المقود بسرعة وتدور به إلى الجهة اليمنى (لشعورياً) وهو يكمل ترديد شهادته (أشهد ألا إله إلا الله . . .) ويحدث الاصطدام المروع .

قبل تلك اللحظة العصبية دعونا نرجع إلى الورااء ٦ دقائق وندخل إلى مقصورة القيادة للطائرة الروسية وهي تغادر الارتفاع ٢٣ ألف قدم في ذلك الليل الخالك السواد وهي تنزل إلى الارتفاع المطلوب منها لنرى أنها قد اكتظت بـ ٦ ملاحين :- قبطان الطائرة ومساعدته والمهندس الجوي وفني اتصالات الراديو ومرشد خرائط جوية وشخص إضافي سادس . ولقد كان الجميع يستمعون إلى الإرشادات الموجهة من قبل الرادار الهندي باللغة الإنجليزية وهم يضعون الساعات على آذانهم وكانت وظيفة فني اتصالات الراديو في غرفة القيادة عندهم هو ترجمة تلك الإرشادات من الإنجليزية إلى الروسية ، وهذا ما حصل بالفعل فقد سمع بعضهم الأمر بالنزول إلى ١٥ ألف قدم إلا أن القبطان قد فهم أن الأمر هو بالنزول إلى ١٤ ألف قدم ويبدو أن ذلك سبب سماعه للرقم ١٤ مرتين ، إذ إن الرادار الهندي قال له : انزل إلى ارتفاع ١٥ ألف (وشوشه) .

هناك طائرة سعودية تبعد ١٤ ميلاً . . على ارتفاع ١٤ ألف قدم . وهكذا أكملت الطائرة الروسية نزولها متجاوزة الـ ١٥ ألف قدم

نازلة إلى ١٤ ألف وهنا تنبه مساعد الطيار وكذلك فنيّ اتصالِ الراديو الذي التفت إلى القبطان * وهو متردد وهو يرى الطائرة نازلة عن ارتفاعها المحدد لها :

اصعد يا قبطان إن مكانك ليس هنا . . . يفترض فينا ألا نكون على هذا الارتفاع .

ويلتفت القبطان الروسي إلى عامل الراديو وعلامات الاستغراب بادية عليه ولسان حاله يقول : أنا القبطان هنا ولقد أمرنا بالنزول إلى ١٤ ألف قدم .

ويلتفت إلى مساعد الطيار الذي لم ينبس ببنت شفة بل ترك الجدل بينهما وراح يعالج مفاتيح تسخين الزجاج الأمامي ضد الثلج وكأن الأمر لا يعنيه .

ويتردد عامل الراديو ويتلعثم وهو يحاول إقناع القبطان الذي يرفض الاقتناع بسهولة وكأنه يستعطفه بأن ما يقوله كان صحيحاً ويعيد عليه الكلام مرةً أخرى :

إن مكاننا ليس هنا . . . لا يفترض أن نكون هنا . . . اصعد يا قبطان . . . هناك هناك . . . آ . . . آ . . . وتأبى عقلية القبطان الروسي أن تتقبل ذلك الكلام من عامل راديو فنراه قد استبد برأيه ولم يُعزْ اهتماماً له ولا حتى مساعدته الذي صمت وجلس مكتوف اليدين .
في هذه اللحظات السريعة كانت الطائرة تشق طريقها بسرعة بين سحب طبقية خفيفة .

* كما جاء من الصندوق الأسود الروسي .

ويلوح لأفراد طاقم القيادة بريق شيء لامع يظهر فجأة ثم يختفي بسبب تلك السحب ، ثم تلوح أنوار خافتة ما تلبث أن تقوى شيئاً فشيئاً ويزيد اقترابها سرعة وتمر اللحظات سريعة وفجأة تنقشع السحب عن أنظار طاقم الطائرتين ويصاب كل منهما بذهول المفاجأة ويصيح القبطان الروسي مولولاً بعد الاصطدام بينما يستغفر ويستشهد القبطان الشبيلي إلى ربه العلام .

ويحصل الاصطدام المروع بين الطائرتين فينكفي من كان واقفاً في الطائرة السعودية من المضيفين والركاب على ظهره أو يسقط على وجهه ويعلو الصراخ والعيول من النساء والرجال والأطفال وتنطفئ الأضواء وتقذح الشرارات الكهربائية ويدخل تيار بارد شديد من الهواء وتتطاير الأوراق والمخدرات من بين المسافرين وتنشفت إلى خارج الطائرة بسبب اختلاف الضغط . وينفلت زمام الطائرة من يدي القبطان «الشبيلي» بسبب قوة الضربة ويميل جميع الطاقم إلى الجهة اليمنى ويصطدم المهندس الجوي أحمد بلوحة العدادات التي يعمل عليها أمامه وينتاب الجميع الخوف والفرع وتصبح أجهزة إنذار الطائرة بكل أنواعها المحذرة من اختلاف في الضغط وفقد الأكسجين وفتح الأبواب واحتراق المحركات وتعطل الكهرباء وانفصال حبال التحكم المعدنية بأجنحة وذيل الطائرة ، ولكن سرعان ما يعود القبطان خالد ويمسك بمقودها وهو يصارع فيها اختلال التوازن .

واهتزت الطائرة العملاقة هزاً لم تر له مثيل على أثره انفصل الجزء

الأخير منها وطار بعيداً وتطاير بسبب ذلك بعض المسافرين في الهواء وانقلبت الطائرة رأساً على عقب وقد احتوتها ألسنة اللهب من كل جهة مكونة بذلك مساراً نارياً حلزونياً يتجه إلى الأرض . كما حدث انشراح آخر في الجزء الأوسط الذي أخذ يزيد شيئاً فشيئاً حتى انفصل عنها بما فيه من مسافرين الذين ما فتئوا يصيحون ويصرخون وهو يهوي بهم إلى الأرض بعيداً عن مقدمة الطائرة .

أما الجزء الأمامي من الطائرة فقد استبسل القبطان خالد في إنقاذه من الهلاك وهو يردد الشهادتين وقد أدرك كل الإدراك أنها النهاية .

ولكن لم تنجح كل المحاولات التي بذلها القبطان خالد في إنقاذ ما تبقى من الأرواح فبينما هو يردد الشهادة كانت الطائرة قد انقلبت ظهراً لبطن وهي تتجه إلى الأرض هاوية من ارتفاع ٤ آلاف متر وقد تطايرت منها ألسنة اللهب في كل اتجاه إلى أن اصطدمت بالأرض فتمزقت بذلك جميع خزانات الوقود والتي كانت تحوي نحواً من ٤٥ طناً جعلت مجرد الظن بأن احتمال بقاء الحياة لأي فرد منها يعد أمراً مستحيلاً .

إنه موقف حري بكل إنسان أن يقف حياله متأملاً وخاصة من كان يعصي الله وهو يراه وهو معلق بين السماء والأرض . بل حري بكل إنسان أن يجعل من نفسه رقيباً عليها قبل أن يأتي وقت الحساب ، نسأل الله الثبات على الدين القويم وحسن الخاتمة .

انتبه مراقب الرادار الهندي بعد وقتٍ إلى اختفاء نقطتين ضوئيتين كانتا على شاشته فأخذ ينادي عليهما . . وينادي وينادي

وينادي ولكن لاجياة لمن تنادي ؛ فلقد قضي الأمر على انقضاء
أجل كلتا الطائرتين في تلك اللحظة .

في الوقت نفسه كانت طائرة شحن أمريكية عسكرية من طراز
C-١٤١ قد أدلت بشهادة قالت فيها :

لقد شاهدنا على ارتفاع دون الـ ٢٠ ألف قدم شرارة كبيرة تقع
أسفلنا وهي تكبر وتتسع وقد أعقبتها موجة هب كبيرة سرعان ما
تحولت إلى كتلتين ناريتين كبيرتين ابتعدت بعضهما عن بعض ، ثم
سقطتا على الأرض مخلقة ناراً كبيرة .

التهبت سماء مدينة «دادري» بسبب تلك الشرارة العظيمة
وأضيت سطوح منازل القرى المحيطة ومزارعها المتناثرة هنا وهناك
وهزها وأرعبها صوت تلاحم الطائرتين ؛ إذ إنها قد اصطدمتا بسرعة
تقارب الـ ٨٠٠ كم في الساعة ، فأصاب كل منهما الأخرى في
مقتل ؛ حيث ضربت أعلى مقدمة طائرة اليوشن الجانب الأيسر
الخلفي للطائرة السعودية فانفصل ذيلها وطار في الهواء . أما طرف
جناحها الأيسر فقد أصاب الجزء الخلفي من الطائرة السعودية
فأحدث فيه شخاً . أما ذيل الطائرة الروسية الأفقي فقد توسط بين
المحرك رقم ١ و٢ ، فقد الأول من منتصفه ودخل جزء منه في
المحرك رقم ٢ ؛ بسبب ذلك اختل أيضاً توازن الطائرة الروسية التي
فقدت السيطرة على نفسها بسبب قطع ذيلها هي الأخرى فلم تجد
لها ملاذاً إلا الارتطام بالأرض ، الأمر الذي أدى إلى مقتل كل من
فيها .

أذهل ذلك المنظر المروع أهل القرى جميعاً فاشرأبت أعناقهم فرعاً وزاغت أبصارهم هلعاً وهم يرون كتلتين عظيمتين من نار، تتطاير منهما شظايا في كل اتجاه، تشتعلان فجأة، ثم تسقطان على الأرض مخلفة واءها دويّاً وانفجاراً رهيبين لم يروا له مثيلاً .

عندها تدافع الناس من أهل المزارع والقرى باتجاه النيران المشتعلة مسرعين وتلفت الناس وهم يتساءلون :
ما هذا ؟! ما هذا ؟!

فمنهم من خاف وقام يعبد ربه ، ومنهم من خاف وبقي مكانه ، ومنهم من اتجه نحوها كما هو حال الشرطة الهندية وبعض من كان يعينهم الأمر بجدية أكثر .

ولكن لحكمة يريد الباري - جل وعلا - فقد سقطت هاتان الطائرتان في مناطق بعيدة عن مراكز الإطفاء ، الأمر الذي جعل النيران تظل مشتعلة فيها قرابة الـ ١٦ ساعة متواصلة إلى أن أحالتها إلى فحم متناثر الأجزاء .

تلك المزارع التي كانت شبه مهجورة إلا من بعض أكواخ لفلاحين ، وبعض الفقراء الذين يسكنون فيها ، والتي كان الظلام يلفها لقا ، أصبحت مضاءة بفعل حطام الطائرتين المشتعل ، وجثث المسافرين التي تناثرت هنا وهناك ، وقد أحالتها النيران إلى أجساد متفحمة ، هرع إليها كثير من المزارعين الذين حاولوا يائسين أن ينقذوا ما يستطيعون إنقاذه من تلك الأشلاء المتناثرة . ولقد رأى سكان القرى تلك الطائرة الجامبو وهي تتأرجح يمينا وشمالاً وهي

تهوي من السماء مبتعدةً عنهم غرباً وعندما علم بعضهم بأنها طائرة اصطدمت بأخرى ، وأن الطيار كان يتأرجح بها محاولاً إنقاذها من السقوط ولكنها هوت إلى الأرض محدثةً ناراً وانفجاراً عظيمين بدأ بعضهم ينادي وهو يصلي بكل خشوع تجاه الطائرة المشتعلة ؛ إنه الإله المنقذ . . . إنه الإله المنقذ . . . لقد أنقذ حياة قريتنا من الهلاك . . . إنه الإله المنقذ (١) .

وبعد نصف ساعة من ذلك الحادث المروع كان الخبر قد تجاوز تلك المزارع الفقيرة إلى أنحاء العالم كله عبر الأقمار الصناعية ؛ حيث أعلنتها محطة التليفزيون الأمريكية (C. N. N) فدخل الخبر بيوتاً كثيرة فكساها حلّة من الحزن الداكن .

وبعدما علم أسر الضحايا بذلك الخبر في مدينة دهلي تدافعوا بأعدادٍ هائلة إلى مكان الحادث ، وأما من كانت أسرته بعيدة فتذرع بالصبر على قدر الله ، وذرف دموع الحزن على ذلك .

في تلك الساعة كان الأخ الأكبر للقبطان خالد الشبيلي في إمارة الشارقة (إحدى الإمارات العربية في الخليج العربي) الذي عندما سمع الخبر بدأ اتصاله بمكتب العمليات الجوية في جدة للتأكد من اسم القبطان على متن تلك الرحلة السعودية .

يقول الأخ الأكبر للقبطان خالد : « وعندما تأكد لي الخبر من مكتب إدارة العمليات الجوية بعد نصف ساعة أن قائد الطائرة هو أخي قلت : لا حول ولا قوة إلا بالله ، إنا لله وإنا إليه راجعون .

(١) حري بأهل الخير أن يبادروا ببناء مسجد هناك يعلمون هؤلاء الناس الإسلام ويكون المسجد باسم ذلك البطل ويقوم فيه إمام ثقة يعلم الناس القرآن .

ثم انطلقت إلى مطار الشارقة فابتعت تذكرة سافرت بها إلى مطار
دهلي حيث وصلت بعد ثلاث ساعات تقريباً من إعلان الحادث ،
وحينما علمت سلطات المطار أنني أخو القبطان سمحوا بدخولي
بسهولة فاستقلت سيارة ، وذهبت إلى مكان الحادث ، حيث
وصلنا إليه بعد ساعة تقريباً فأهالني منظر تلك الجموع الغفيرة من
الناس الذين اجتمعوا بالآلاف في تلك المزارع المترامية الأطراف
فتذكرت يومها زحام الحج ويوم الحشر .

ولقد كان الزحام شديداً والوصول إلى أجزاء الطائرة المتناثرة
والمحترقة صعباً جداً .

فقد كان الظلام هو الذي يغطي الساحة إلا من أجزاء الطائرة
التي ما زالت تئن تحت النيران المشتعلة وبعض المسافرين الذين
تناثروا هنا وهناك محترقين .

اجتمع الناس بتلك الأعداد الهائلة والكل يريد الوصول إلى
قريب أو فقيد يرجو أن يكون حيّاً .

ولقد كان الأمر شاقاً جداً وصعباً على الجميع ، فأخذنا في
البحث والتفتيش ، والتنقل هنا وهناك حتى طلع الفجر علينا
فتذكرنا عندها لقاء البارئ عز وجل فاصطففنا جماعة قليلة وصلينا
الصبح ، ثم عاودنا البحث مرةً أخرى بعد أن بزغت شمس
الصباح ، وكنت أظن أن الأمر سيكون أكثر سهولة في النهار ، ولكنه
كان صعباً ، إذ أضحيينا بين جثث الموتى المتفحمة التي نقلت إلى
مستشفى قريب وبعض أجزاء الطائرة المحترقة ودخانها المتصاعد

وكأننا في مكان قد أتت عليه حرب فأحالته أطلالاً، وجعلت من سكانه أعجاز نخلٍ خاوية» . انتهى كلامه .

في صبيحة ذلك اليوم الباكر تصدرت عناوين الصحف الكبرى العالمية خبر اصطدام الطائرتين المروع :

« الرادار الهندي المتهم الأول في تصادم الطائرتين» .

« حصار السلطات الهندية هـ كم حول حطام الطائرتين» .

« السلطات الهندية تمنع البعثة السعودية من استنجاز

طائرة «هليكوبتر» لمعينة الحادث» .

واستمر البحث بجد عن الضحايا ، ووجد أكثرها ما عدا أفراد غرفة القيادة الذين اختفوا فعلاً عن وجه الأرض ، ولم يوجد لهم أثر في اليوم الأول ، وفي اليوم الثاني كانت نتيجة البحث الهندي أن أفراد طاقم غرفة القيادة مفقودون ولا أمل بالعثور عليهم وأقفلت ملفات القضية عند ذلك الاستنتاج .

وفي اليوم الثالث استمرت الصحف في عناوينها :

« الطيار الشبيلي تقادى كارثة أكبر » .

« العثور على الصندوق الأسود متهاكاً » .

« لجنة التحقيق الفنية هي المعنية بكشف ملابس

الكارثة » .

وبينما كانت وسائل الإعلام تواصل الحديث عن ذلك الحادث في ذلك اليوم كانت الرافعات والشاحنات تواصل عملها في انتشال الضحايا ورفع الأنقاض المحترقة وجمعها حيث وجد

الصندوق الأسود على مقربة من ذيل الطائرة الذي تقطعت كل أجزائه ، وكانت بشرى للفنيين الذين وجدوه .

وبينما كان أخو القبطان الشبيلي يدور بناظره في تلك المأساة في الأجزاء المبعثرة المحترقة للطائرة ، إذ صاح أحد العمال الذين كانوا يرفعون الأنقاض من بقايا مقدمة ووسط الطائرة قائلاً :

- يوجد بقية أجساد بالأسفل . . هنا تحت جسم الطائرة - ويشير بيده إلى المكان الذي بين الجناحين المحترقين - وتدافع الناس من كل صوب ليزيلوا الأسلاك والألواح المعدنية بكل صعوبة ليروا بقايا غرفة القيادة ، والتي لم يبق فيها ما يدل على أنها كانت غرفة قيادة ، ولقد كان الأمر صعباً جداً ، وهم يحاولون إخراج ما تبقى من أجساد أفراد الطاقم الثلاثة والتي كانت غائرة في الأرض نحواً من خمسة أمتار .

يقول أخو القبطان الأكبر: « لقد رأيت أخي وتعرفته من شارة الطيران التي على صدره والإشارة التي على كتفيه وبعض أوراقه الرسمية التي كانت في جيب صدره . وقد أصابته النار فأخفت أكثر معالمه ، ولكنني رأيت أمراً عجيباً عندما يَمَّمُّهُ ^(١) ، لقد كانت بشرته بيضاء شديدة البياض غير لونه الأسمر الطبيعي الذي أعرفه ، وكان الدم ما زال ينزف أحمر نقياً . . . نعم ما زال ينزف ، ونحن في اليوم الثالث من وقوع الحادثة . رحمهم الله أجمعين وجمعنا الله وإياهم في جنات النعيم » .

(١) التيمم هنا عوضاً عن الغسل للميت وهذا يكون في حق قتلى المعارك من المسلمين ومن لبس الإحرام فمات ومن تعذر غسله كالحرقيق . .

ومن خلال المعلومات التي كشفها الصندوق الأسود والمعلومات التي كشفها شريط التسجيل الذي في برج المراقبة الهندي ، ومن خلال شكل حطام الطائرة المتناثر على الأرض وأقوال المحققين الخبراء في حوادث الطائرات - من خلال ذلك كله تبين الآتي :

١ - القبطان خالد - رحمه الله - ومن معه من الركاب على ارتفاع ١٣٩٢١ قدم « أي أقل من ١٤ ألف قدم بـ ٢١ متراً » والاتجاه الذي يسير فيه هو بتوجيه من مراقب الرادار الهندي .

٢ - مراقب الرادار الهندي قد أعطى تعليمات إلى الطائرة الكازاخية بالنزول إلى ارتفاع ١٥ ألف قدم ؛ لأن الطائرة السعودية كانت أمامه مباشرة على بعد ١٤ ميلاً و ارتفاع ١٤ ألف قدم .

٣ - الطائرة الكازاخية أجابت الرادار الهندي أنه نازل إلى ارتفاع ١٥ ألف قدم (صوت وشوشة) .

٤ - كان هناك صمت إلى لحظة الاصطدام ، ولمدة تقارب الـ دقيقة و ٢٨ ثانية بين آخر اتصال كان بين الطائرة الروسية والرادار الهندي . .

٥ - نزلت الطائرة الكازاخية إلى ارتفاع ١٤ ألف قدم ، واستقامت عليه قبل الطائرة السعودية بوقت طويل . ولم يكتشف ذلك الرادار الهندي .

٦ - تقابلت الطائرتان جناح أيسر لجناح أيسر تقريباً .

٧ - قبل التصادم بلحظة رأى القبطان خالد الشيلي الطائرة الكازاخية مقبلة في ذلك الليل البهيم دون أنوار إلا أنوار طرف

الجناح الأحمر وأعلى مقدمتها (وهذا يؤكد استغفار القبطان خالد للمرة الأولى ، ثم استغفاره مرة ثانية بسرعة وفرع ورهبة ، ثم إتباعها بالشهادة التي انقطع تسجيلها إلى النصف في شريط برج المراقبة للرادار، ولكنها كانت مسجلة كاملة في الصندوق الأسود وأتبعها بشهادة ثانية ثم ثالثة كالتالي « أستغفر الله ، أستغفر الله ، أشهد ألا إله إلا الله - لحظة اصطدام أشهد ألا إله إلا الله وأشهد أن محمداً رسول الله ، أشهد ألا إله إلا الله وأشهد أن محمداً رسول الله » .

٨- لقد حاول القبطان خالد أن يتفادى الاصطدام ؛ إذ إنه حاول أن يرفع الطائرة إلى الأعلى بواسطة المقود الذي أمامه ، الأمر الذي جعله يضغط على زر الاتصال الذي في المقود دون أن يعلم وهو يردد استغفاره واستشهاده .

٩- إن سبب انقطاع إكمال الشهادة في شريط برج المراقبة الهندي هو انفلات زمام (مقود) الطائرة من يد القبطان خالد الذي كان ضاغطاً على زر الاتصال (بسبب قوة الضربة التي تلقاها من الجهة اليسرى من الطائرة الكازاخية) .

١٠- لقد ضربت الطائرة الكازاخية الطائرة السعودية بجناحها الأيسر، وكذلك من الجانب الخلفي الأيسر الأسفل ، الأمر الذي أدى إلى :

أ- انفصال ذيل الطائرة السعودية بالكامل وفقدان التحكم بتوازنها لانفصال الحبال المعدنية وقطعها .

ب- انشراح الجزء الخلفي من جسم الطائرة مما يلي الجناح وسقوط بعض المسافرين من الطائرة في الهواء .

ج- انقلبت الطائرة السعودية إلى الجانب الأيمن مرتين أو ثلاث في الهواء الأمر الذي فصل الجزء الخلفي بها فيه من مسافرين وأسقطه على الأرض .

د- سقطت مقدمة الطائرة على ظهرها ومعها الجزء الموصول بالجناحين اللذين تقطعت أطرافهما ، بمعنى أن غرفة القيادة قد ضربت الأرض أولاً وهي مقلوبة وبسرعة عالية ، مما أدى إلى دخولها في الأرض نحواً من ٥ أمتار وتهشم الزجاج الأمامي وبقية المعدات التي دخلت على الطيارين فقطعتهم إرباً .

هـ - بسبب ثقل ذلك الجسم مع الجناحين فإن غرفة القيادة انفصلت وغاصت في الأرض وزحف بقية الجسم فوقها وغطاها .

و- بسبب الكمية الهائلة من الوقود الذي في خزانات الأجنحة اشتعلت مقدمة الطائرة بمن فيها ، واختفت كل المعالم التي تدل على وجود غرفة قيادة . ولقد كان هذا السبب الذي أحر اكتشاف جثث طاقم غرفة القيادة إلى اليوم الثالث .

١١- يبدو أن سبب الخطأ عند الطيارة الروسية هو :

أ- عدم اعتماد القبطان على ترجمة فني الاتصالات .

ب- سماع القبطان الرقم ١٤ مرتين جعله يظن أن الارتفاع

المصرح له هو ١٤ ألف .

١٢- سقط ذيل الطائرة السعودية مسافة ٤ كم بعيداً عن مقدمتها وتحطم إلى ثلاث قطع أما الجزء الأوسط فقد وجد على بُعد (واحد كم) من مقدمتها وبداخله كثير من المسافرين الذين ماتوا من قوة الاصطدام بالأرض .

نسأل الله العليّ القدير أن يتغمدهم برحمته ورضوانه .

في اليوم الرابع نقلت بقية الجثث بالطائرات إلى ذويهم ، حيث ذهب أهل الرياض إلى الرياض ، وأهل جدة إلى جدة ، وأهل المدينة إلى المدينة .

وفي صبيحة اليوم الخامس من الحادث أهلت سماء البقيع ؟ على الجموع الغفيرة التي وارت التراب جسد القبطان خالد وهي تغادر بوابة مقبرة البقيع ، حيث كانت المآقي تذرف الدمع حزناً وهي تتمنى على الله أن يكون قد تقبله عنده في منزلة من منازل الشهداء ، وهي تستحضر أحاديث المصطفى ﷺ في الشاء على الشهداء :

عن أبي هريرة - رضي الله عنه - قال : قال رسول الله ﷺ :
«الشهادة سبع سوى القتل في سبيل الله : المقتول في سبيل الله شهيد ، والمطعون شهيد ، والغريق شهيد ، وصاحب ذات الجنب شهيد ، والمبطون شهيد ، وصاحب الحريق شهيد ، والذي يموت تحت الهدم شهيد ، والمرأة تموت بجمع شهيدة» . رواه مسلم .

وعن أبي هريرة - رضي الله عنه - قال : قال رسول الله ﷺ : «ما

يجد الشهيد من مس القتل إلا كما يجد أحدكم من مس القرصة» .

صحيح رواه الترمذي .

وعن عثمان - رضي الله عنه - قال : قال رسول الله ﷺ : « من مات وهو يعلم أن لا إله إلا الله دخل الجنة » . رواه مسلم .

وقال ﷺ : « من شهد أن لا إله إلا الله وأن محمداً رسول الله حرم الله عليه النار » . رواه مسلم .

ولعلنا نختم هذه القصة بقصيدة نرثي بها المسلمين الذين توفوا في هذا الحادث جميعاً وهي قصيدة لأحد الشعراء قالها يرثي ابنه :

| | |
|--|--|
| حُكِّمَ المِيتَةُ فِي البرِّيَّةِ جَارٍ | ما هذه الدنيا بدارٍ قرارٍ |
| بينما يُرى الإنسان فيها مخبراً | حتى يُرى خبراً من الأخبارِ |
| جُبِلَتْ عَلَى كَدَرٍ وَأَنْتَ تريدها | صفواً من الأقدارِ والأكدارِ |
| ومكَلَّفُ الأَيَّامِ ضِدَّ طباعها | مُتَطَلِّبٌ فِي الماءِ جَذْوَةَ نارٍ |
| فالعِيشُ نَوْمٌ وَالْمِيتَةُ يَقْظَةٌ | والمرءُ بينهما خيال سارٍ |
| وإذا رَجَوْتَ المستحيلَ فإنما | تبني الرجاءَ على شفيرِ هارٍ |
| فاقضوا مَا رَبَّكُمْ عَجَالِي إِنَّمَا | أعماركم سَفَرٌ مِنَ الأسفارِ |
| وتراكمضوا خَيْلَ الشَّبابِ وبادروا | أَنْ تُسْتَرَدَّ فَيَأْتِيَنَّ عَوَارٍ |
| والنفسُ إِنْ رَضِيتَ بِذلكِ أَوْ أَبَتْ | منقادةٌ بِأزيمةِ المقدارِ |
| أُتْنِي عَلَيْهِ بِأثرِهِ وَلَوْ أَنَّهُ | لَمْ يُغْتَبِطْ أَتْنِيتُ بِالآثَارِ |
| يَا كوكباً كَانَ أَقْصَرُ عَمْرُهُ | وكذاك عَمْرُ كواكبِ الأسحارِ |

وهلال أيام مضى لم يستدِرْ
عجل الخسوف عليه قبل أوانه
إن الكواكب في علو محلّها
ولدُ المعزى بعضه فإذا مضى
جاورت أعدائي وجاور ربّه
شيثان ينقشعان أول وهلة
لا حبذا الشيب الوفي وحبذا
وطرى من الدنيا الشباب وروقه
نزداد همّاً كلما ازددنا غنى
ومن الرجال معالم ومجاهل
والناس مشبهون في إيرادهم
بدرأ ولم يُمهّل لوقت سِرار
فمحاه قبل مَظِنَّة الإبدار
لترى صغاراً وهي غير صغار
بعض الفتى فالكل في الآثار
شтан بين جواره وجوار
ظُلّ الشباب وخلّة الأشرار
ظُلّ الشباب الخائن الغدار
فإذا انقضّى فقد انقضّت أمطاري
والفقر كل الفقر في الإكثار
ومن النجوم غوامض ودراري
وتفاضل الأقوام في الإصدار

وقال أبو البقاء الرندي :

لكل شيء إذا ماتم نقصان
هي الأمور كما شاهدتها دول
وهذه الدار لا تبقي على أحد
يمزق الدهر حتماً كل سابعة
وينتضى كل سيف للفناء ولو
أين الملوك ذوو التيجان من يمن
فلا يُغَرَّ بطيب العيش إنسان
من سرّه زمن ساءته أزمان
ولا يدوم على حال لها شأن
إذا أنبت مشفيات وخرسان
كان ابن ذي يزَن والغمد غمدان
وأين منهم أكاليل وتيجان

وَأَيْنَ مَا شَادَهُ شُدَادٌ فِي إِرِمٍ وَأَيْنَ مَا سَاسَهُ فِي الْفَرَسِ سَاسَانُ
وَأَيْنَ مَا حَازَهُ قَارُونُ مِنْ ذَهَبٍ وَأَيْنَ عَادٌ وَشُدَادٌ وَقِحْطَانُ
أَتَى عَلَى الْكُلِّ أَمْرٌ لَا مَرَدَّ لَهُ حَتَّى قَضَوْا فَكَأَنَّ الْقَوْمَ مَا كَانُوا

اللهم اغفر للمؤمنين والمؤمنات الأحياء منهم والأموات .

Explores more of your investment in watches



EBEL

الرادار الهندي المتهم الأول في تصادم الطائرتين

تصويرات "التموين المستعصر"

Focus Power No



الكتاب الإلكتروني

ASADUQ AL-ASADUQ

منتجات الانترنت

www.sakhr.com

الصندوق الأسود ينتظر وفد «بوينج» مسقط يقترحه

المدني للسلامة من هبوط، استقبلوا على شاطئ جوي في مطار الكويت الدولي

قلق من تلاعب هندي بمعلومات الصندوق الأسود السعودي

مجلس الوزراء السعودي

EBEL



AL CHAZALI

الطيار الشبيلي تفادي كارثته اكبر

الاقتصادي

العثور على الصندوق الأسود السعودي متهاكاً

«التعاونية للتأمين»، التعويض سرا لندن تكشف، 36 مليون دولار

لجنة التحقيق الفنية هي المعنية بكشف ملابسات الكارثة

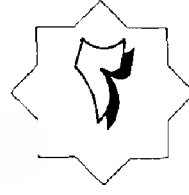
رحا ان «المعدية» من أفضل خطوط الطيران في العلامة بشهادة الالات.

أشرطة المسجلات تخفي أسرار كارثة تيود لهي

مستند كشف آخر نتائج التحقيقات في الكارثة

الصناديق السوداء تخلي ساحة الطيار السعودي

علم وضوح نطق الهند وضعف الإنجليزية الكازاخ يهبط بالايوشن إلى الجامبو



دقائق وثنان

كابتن انس القوز

الرياض - السعودية

قد يخسر الإنسان ماله فيصبر، وقد يخسر وقته فينتبه بعد وقت طويل، وقد يخسر قواه فيتحامل على نفسه ويعيش الباقي من صحته على هامش الحياة، وقد يخسر الإنسان فلذة كبده فيعيش في ذكرى، تؤرقه لوقت طويل كلما مرّ هاتفٌ يعيد إليه صور الذكريات .

وما أغرب تلك الصورة التي يُرى فيها الواحد منا وهو يمزق ورقة التقويم ليلقي بها في سلة المهملات دون أن يتفكر أو يدرك بأنه قد خسر يوماً كاملاً من عمره، قد أجال عقله وقلبه في خطرات هي من السمو والرفعة، بحيث تجعل فاعلها في أعلى عليين، أو هي من الذلة والخسة بحيث تجعل فاعلها في أسفل سافلين، ماضٍ في بناء دنياه بكل جارحةٍ من جوارحه لاهٍ في هدم رصيد آخرته، إن ذكرته بالدنيا انبسط إليك وانشرح، وإن ذكرته بالآخرة وأهوالها اضطرب وانجرح، قد غلبت عليه شهوته حتى أنسته ذكر ربه،

فركن إلى رصيد ماله وإلى منصبه الجديد غير عابئ كيف جاء من
حلال أو من حرام قد غرته دنياه بأهداب عيونها السود، حتى نسي
ما بينه وبين ربه من العهود، حتى يجيء إليه الخبر اليقين فيقلب
عليه موازينه، ويُعَلِّمه بأن السفر قريب، وأن عليه تجهيز الراحلة
لعبور مفازة هي من أصعب المفازات، فيلتفت المفرط يميناً وشمالاً
فلا يرى زاداً ولا راحلة، فيتيقن لديه الهلاك، وقد يتذكر قولة عمر
ابن الخطاب - رضي الله عنه - ساعة احتضاره: ويل أمك يا عمر إن
لم يغفر لك الله!



هذه أم تناغي طفلتها وتلاعبها وترى فيها أنس وحشتها وسلوى وحدتها، وحنان الأم رحمة من الرحمات أعطاهها الله تبارك وتعالى للوالدين لتكوين القاعدة الأساسية في تربية الأجيال، وما حُرِم بيت من الحنان إلّا وكان الخلل في بعض أفراده أو كلهم، ثم تخلد هذه الطفلة إلى النوم وتغطيها أمها بلحافها الصغير لتذهب في سبات عميق .

ووالد تلك الطفلة الذي يجلس إلى جوار الأم - في الدرجة السياحية - يجول في أفكاره بعيداً في محاولة لقراءة بعض كلمات المستقبل القريب في الرد على السؤال الذي أخذ يشغل حيزاً من همومه في الثلاثة أشهر الفائتة . . هل هناك أمل؟

- نعم . هل هناك أمل في الشفاء ؟

- هل هناك أمل في شفائها ؟

ويتنبه إلى سؤال المضيف الذي أوقف عربية المشروبات والفظائر إلى جنبه للمرة الثانية . .

- هل تريد شاياً أو عصيراً ؟

- هاه . . لا . شكراً . . لا أريد شيئاً . .

ويلتفت إلى الأم التي تلفعت بخمارها التي كان جوابها عدم تحركها وعدم التفاتها فيقول : لا . شكراً لا نريد شيئاً .

وتستمر الطائرة في رحلتها من جدة إلى الرياض حاملة معها مئتي راكب تقريباً كلُّ له وجهةٌ هو موليتها، فهذا طالب

مدرسة، وهذا مدرس، وهذا رجل أعمال، وهذا تاجر، وهذا مهندس، وهذا طبيب، وهذا مريض، وهذا طيار، وهذا مضيف، وهذا مدير، وهذا وزير، وتسير عجلة الحياة في توازن عجيب وتناغم بين أطرافها لتدل بكل ثقة وتأكيد أن هذه الحياة لا تسير إلا بفعل مدبر خالق لا مثيل لقدرته، ولا مثيل لقوته، ولا مثيل لعلمه، ولا مثيل لتدبيره، ولا مثيل لعظمته جل جلاله وتقدس أسماؤه سبحانه الحكيم الخبير.

في مقصورة القيادة كانت عدادات الطائرة ومؤشرات أجهزتها تشير إلى أن كل شيء يسير بانتظام عجيب .

فالمراوح النفثة تدور بسرعة تصل إلى ٨٥٠٠ دورة في الدقيقة، وقدرة الدفع في الطائرة الآن تقدر بـ ٩٠ ألف كيلو وجزء الهواء يدخل من مقدمة المحرك النفث ودرجة حرارته (٣٥ درجة تحت الصفر) ليخرج من فتحة العادم بسرعة هائلة في أقل من جزء من الثانية بحرارة قدرها (٤٥٠ درجة مئوية) ووزن طائرتنا بحمولتها ما يقارب الـ (١٢٠ طناً). أما الأجهزة الإلكترونية التي تغذي وتعرض أرقام أجهزة الملاحة الجوية وبقية الأجهزة الكهربائية، فإنها تستهلك مئات الأمبيرات الكهربائية ومئات الآلاف من الفولتات اللازمة لتشغيلها، إنها مدينة ولكنها طائرة .

وبسبب ذلك التوازن العجيب تستطيع أيها القارئ أن تسند ظهرك إلى ظهر مقعدك لتستمتع بفنجان من الشاي، أو مقال في جريدة أو كتاب، حيث إن تلك الآلات الصماء تقوم بخدمتك

لتوفر لك الجو الهادئ المريح ، والانتقال الهنيء ولتستشعر أيضاً
دعاء السفر الذي تسمعه قبيل كل إقلاع . .

(سبحان الذي سخر لنا هذا وما كنا له مقرنين)

بين آونة وأخرى كانت الأم تراقب طفلتها النائمة وتكشف عن
وجهها لترى هل هي بخير أم لا ، والأب المسكين كان يتحسس
ورقة في جيبه ويتردد في إخراجها ليعيد قراءتها كي لا يستثير أحزان
الأم ودموعها ، فإنها لم تذق طعم النوم المتواصل لعدة ليالٍ مضت
بسبب السهر على راحة الطفلة المريضة . وفجأة هبَّت الأم من
مقعدها حاملةً معها ابنتها بصورة ملحوظة لبقية الركاب وأخذت
تجري في الممر بين صفوف المقاعد بسرعة وهي تنادي بصوت
مسموع : أريد الحمام ، أريد الحمام .

كان المضيفون يقومون بواجبهم المعتاد في توزيع المشروبات
والسندويشات على المسافرين عندما فرجئوا بعربة تقديم
المشروبات تُدفع بقوة فيتناثر بعضاً من العصير وكؤوس الشراب
على بعض المسافرين ؛ لأنها قد اعترضت طريق الأم وهي تجري
بابنتها بسرعة إلى الحمام .

حاولت الأم دخول الحمام الأيسر فوجدته مشغولاً فاستدارت
بسرعة إلى حمام الجهة اليمنى ودخلته بسرعة وطفلتها .

انتبهت رئيسة المضيفين إلى تلك المسافرة فتبعتها لتستفهم عن
إمكانية المساعدة ، أثناء ذلك كان الأب قد وصل إلى مكان الأم
وحينها سألت المضيفة الأب : ما هي المشكلة؟ فأجاب : بأن

الطفلة مريضة .

فتحت رئيسة المضيفين باب الحمام محاولة استدراك المشكلة ،
فرأت الأم قد قلبت طفلتها رأساً على عقب ، وقد حملتها من قدميها
وهي تضرب على ظهرها تريد إنقاذها وهي تبكي بصوت جزع
خافت .

- دهشت المضييفة من ذلك المنظر الغريب وسألتها باستغراب
Whats Wrong ، أي ما هي المشكلة؟

- ولكنها لم تجد جواباً من الأم ، لأنها لم تفهم السؤال باللغة
الإنجليزية .

عندها طلبت المضييفة من أحد المضيفين أن ينادي في المسافرين
عبر مكبر الصوت عن الحاجة إلى خدمة طبيب وأهمية توجهه إلى
مقدمة الطائرة لوجود حالة طارئة .

توقف (منصور) (مضيف في الطائرة) عن عمله لما رأى ذلك
المنظر بالقرب منه واندفع إلى حيث كانت الأم ، وعندما وصل إليها
سألها : ما المشكلة؟ ما المشكلة؟

ولكن الأم لم تجب لأنها مشغولة عما حولها ، فما كان منه إلا أن مدّ
يديه وتناول الطفلة من يد والدتها وهو يسألها : ما هي مشكلتها ؟
فتجيبه الأم : بأنها تعاني من ضيق في التنفس ويلزمها تنفس
صناعي وأكسجين .

نظر (منصور) إلى الطفلة ليرى علامات نقص الأكسجين

واضحة عليها فالشففتان وأطراف الأصابع الصغيرة تميل إلى الزرقة وهي باردة نوعاً ما ، والوقت قصير جداً لشرح كل تفاصيل المشكلة ، ولكن مشكلتنا الآن هي قلة الأكسجين .

وفي الحال يعلن في الطائرة عن الحاجة الملحة لطبيب ، ويشاء الله أن يكون هناك طبيب ، ويتنفس الجميع الصعداء مرددين :
حمداً لله . . حمداً لله . .

لقد جاء طبيب يعمل في مستشفى التخصصي في الرياض ،
ومن هنا بدأت حركة الإسعاف والإنقاذ . . .
في هذه الأثناء دق جرس النداء في غرفة القيادة :
- يا قبطان ، لدينا طفلة مريضة على الطائرة بحاجة إلى
إسعاف . .

ويسأل القبطان :

- هل هناك طبيب ؟

- نعم ، لقد وجدنا طبيب .

- حسنٌ . أعلموني بأخبار تطورات الأمر كل ١٠ دقائق ، أو
كلما جد في الأمر جديد .
- حسناً يا قبطان .

وهنا بدأت عمليات الجمع والطرح في معرفة الوقت الباقي
للوصول إلى مطار الرياض ، أو أقرب مطار للطائرة قد يضطر
القبطان النزول فيه فيما لو ساءت أحوال المريضة .

وبعد عدة دقائق يدق جرس النداء لتدخل رئيسة المضيفين . .

- يا قبطان ، نريد الإذن بفتح حقيبة دكتور الطائرة لاستعمال أدواتها من قبل طبيب متخصص في مستشفى الرياض التخصصي وهذه هي بطاقة الطبيب الشخصية .

وبعد أن اطلع القبطان على البطاقة . . أذن بفتح الحقيبة للاستعمال . . وفتحت الحقيبة الطبية ، وأخرج الطبيب الأدوات اللازمة منها ، وقام بعمله المعتاد .

أخذت الطفلة من يد والدتها التي كانت تبكي وتقول بصوت متهدج قد علاه الاستسلام واليأس :

- البنت لا تتنفس . . . البنت بحاجة لأكسجين . . .

قال منصور: فعلاً لقد كانت البنت زرقاء الأطراف ليس بها حراك ففرشتُ لها على الأرض لحافاً بالقرب من الباب الثاني الأيمن للطائرة بين الدرجة الأولى والدرجة السياحية . وأخذتُ بعمل التنفس الصناعي لها كما تعلمنا في مركز التدريب ، واستمررت في عمل التنفس الصناعي للطفلة ، بينما كان الطبيب يضع السماعة على صدر الطفلة لمتابعة دقات القلب والتنفس ، وكان الطبيب يضغط بأصبعيه على جهة القلب فوق الصدر محاولاً شحذ همة القلب في العمل أكثر كل ثانية تقريباً .

قال منصور : وكنت لا أزال أعمل لها التنفس الصناعي وأراقب حركة صدرها الصغير يعلو ويهبط وأسأل الطبيب بعيني . هل الأمر على ما يرام؟ هل هناك أمل ؟

والطبيب لا يجيب ؛ لأنه مشغول ، واستمر الطبيب يعمل في صمت والكل ينظر إلى الطبيب ويسألونه :

- هاه . . هل هناك أمل ؟

ويجيب الطبيب وهو يهز رأسه :

- لا أدري ، ولكن لنستمر في العمل . . لنواصل . .

وتنتقل الأخبار الأولى للقبطان . .

- إن الطبيب يقول : ليس هناك أي تطورات حسنة في حالة الطفلة يا قبطان .

ويجيب القبطان :

حسناً لقد بقي على محطة الرياض ٤٥ دقيقة تقريباً ، وهي أقرب المحطات لنا . . . « اللهم رحمتك اللهم اشف مرضانا ومرضى المسلمين » .

لك أيها القارئ أن ترى سحابة الحزن التي أظلت ركاب الطائرة وعلى الأخص طاقمها فهم المعنيون بها الآن ، حيث إنهم يحاولون إنقاذها بما تيسر لهم من سبل ، ولك أيضاً أن تتأمل في قدر الباري عز وجل في تلك البقعة في السماء في الطائرة المعلقة في الهواء ، إن كل شيء يسير بقدرته ومشئته سبحانه جل وعلا .

وها هي صغيرتنا فاتحة فاها مستسلمة قد عُري جسدها إلا من حفاظة كانت تسترها وحولها الناس جاثون على ركبهم فهذا قد حمل أسطوانة الأكسجين ، وهذا أخذ القناع ليقربه إلى أنفها عند

احتياجها إليه (و منصور) مستمرٌ في عملية التنفس الصناعي ،
والطبيب قد علّق سماعته وهو يضغط بأطراف أصابعه على
صدرها ، وتلك أمها على مقربة منها قد خنقتها العبرات تمد إليها
يدها بين آونةٍ وأخرى لتحس حرارة الحياة في أطراف أناملها
الصغيرة . . . وبعضهم وقف ينظر من بعيد وقد علا الحزن محياه
وهو ما زال يتحسس الورقة التي في جيبه الأمامي . . . ، إنه
والدها ، نعم إنه والدها الذي بدأت تتضح له كلمات المستقبل
القريب ، ولكنه يخشى أن ينطق بها فلعل هناك أمل . . والأمل بالله
كبير .

ويُخرج الطبيب منظاره الضوئي مرةً أخرى ويسلطه على عيني
الطفلة ليرى رد فعل العين فلعله يرى ما يسره ، ولكن لا استجابة
من عيني الطفلة ، إن البؤبؤ لم ينكمش !! .

نعم إن البؤبؤ لم ينكمش . . . إن عدم انكماش بؤبؤ العين
للضوء في علم الطب يعني توقف الحياة .

ويتراجع الطبيب إلى الخلف قليلاً تراجع اليائس وتلاحظ
والدتها علامات الاستسلام على وجه الطبيب فتسأله :

هل هناك أمل . . هل هناك أمل يا دكتور ؟

ويأتيها الجواب :

الأمل ضعيف . . ضعيف جداً .

وينتقل الخبر هذا إلى القبطان الذي كان يستعد بالطائرة

للهبوط :

- يا قبطان ، إن الدكتور يقول الأمل ضعيف جداً .

ويرد القبطان محوقلاً مسترجعاً :

- إنا لله وإنا إليه راجعون . . . و لا حول ولا قوة إلا بالله . . .

سنبدأ النزول بعد دقيقتين من الآن وبقي على وصولنا ٢٣ دقيقة إن شاء الله .

ويهتف هاتف :

- اتركوها . . اتركوها . .

ويلتفت الجميع من هذا الذي يقول : اتركوها !

لقد كان والدها هو الذي يقول هذا الكلام وقد علت قسماً وجهه علامات الحزن والشفقة على البنت الرضيعة . . .

- اتركوها لقد عانت كثيراً وأن لها أن ترتاح .

من ذلك الموقف علم الدكتور أن المتحدث هو والدها وأنه على استعداد لتلقي الخبر اليقين فقال لمن حوله منهيّاً جميع المحاولات اليائسة :

- لقد ماتت . . نسأل الله أن يعوض والديها خيراً .

وجم الجميع في صمت وسكون ووقع ذلك الخبر ثقيلاً على النفوس واغرورقت الدموع في المآقي ، وأخذت الأم طفلتها الباردة ولفتها بعباءتها وتنحت بها بعيداً على كرسي في الدرجة الأولى ، وقد غمرتها آهات الحزن والنحيب الصامت ولسان حالها يقول :

رباه لك الحمد والشكر إنا لله وإنا إليه راجعون ، إنا لله وإنا إليه راجعون .

وينتصب الطبيب أمام الوالد الحزين يسأله عن حقيقة مشكلتها : فيجيب الوالد وهو يخرج ورقة من جيبه :
إن لديها مشكلة . . . مشكلة في القلب . . . إن لديها تضخم في القلب .

كان الأب يقول هذه الكلمات ، وقد احمرت عيناه بسبب حشرات القلب الذي أرسل جنود الدموع إلى المآقي لتطفئ أثر نار الحزن من على وجهه .

ويأخذ الطبيب ورقة التقرير الطبي من يد الأب المرتعشة ليطلع عليها ويفهم حقيقة المشكلة . .

إنها طفلة تبلغ من العمر أربعة عشر شهراً ، بدأت مشكلتها تزداد قبل ثلاثة أشهر عندما كان القلب يضعف عن ضخ كمية الدم اللازمة للجسم ، الأمر الذي يؤدي إلى إصابتها بضيق في التنفس والإجهاد ، وكان هذا يحصل لها غالباً في حالة الرضاعة ؛ لأنها كانت تبذل جهداً في مصّ الحليب من ثدي أمها فتتعب ويغمر عليها وقد تشرق في بعض الأحيان ، وتسعل سعالاً شديداً مستمراً وقد تتفاقم حالتها إلى لحظات الموت .

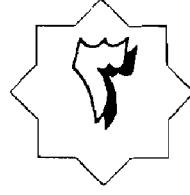
ولقد جاء بها أبواها من مدينة الرياض لعرضها على إحدى المستشفيات في جدة ولكنهما رجعا بخفي حنين حينما أخبرا أنها يجب أن يرجعا بها إلى المستشفى التخصصي في الرياض ليتداركا

حالتها ، ولكن الله سبحانه وتعالى قضى أمره وقدره واختارها لجواره
في هذه الطائرة .

وبينما كانت الشمس تودع قبطاننا مغربة وهو على ارتفاع ١٨
ألف قدم من فوق الأفق وقد احمرت وجنتاها خجلاً معلنة انقضاء
يوم من أعمار الخلق إذ هو يتلقى الخبر اليقين :
- لقد ماتت الطفلة يا قبطان .

ويهرز القبطان رأسه محوقلاً : لا حول ولا قوة إلا بالله العلي
العظيم ، إنا لله وإنا إليه راجعون . لله ما أعطى ولله ما أخذ وكل
شيء عنده إلى أجل مسمى نسأل الله أن يعين والديها على الصبر .
وبينما كانت الطائرة تسبح نازلة للهبوط في مطار مدينة الرياض
تذكر القبطان بيتاً لأحد الشعراء :

دقات قلب المرء قائمة له إن الحياة دقائق ونواني



« اسمها هيفاء »

كابتن محمد المحيسني

جيزان - السعودية

لم تعقها نسائم الهواء البارد في ذلك الشتاء القارس ولا وهاد تلك الأرض الوعرة عبر مزارع سهول تهامة من الجدد في المشي خلف زوجها الذي تلثم بعمامته الحمراء، والتحف بذلك المعطف الخفيف الذي لم يعقه عن حمل حقيبة يدوية في يده اليمنى، وكان بين الحين والآخر يقف منتظراً إياها لكي تلحق به، إنه مستعجل للحاق بالطائرة التي ستقله وإياها إلى الرياض، فالطائرة بانتظاره وزوجه في إثره ولا مناص من الجمع بين الاثنين، إنها بطيئة المشي نوعاً ما، ولكنها تتحامل على نفسها في بعض الأحيان حينما يقف بانتظارها لتسرع وكأن نظراته إليها تبعث فيها القوة للحاق به .

مسكينة هي ، إنَّ أمامها درب طويل لتصل إلى المطار، ثم درب أطول بعد الوصول إليه، ولكن شتان ما بين الدربين ، فالأول مشياً على الأقدام والثاني طيراناً فوق الغمام .

هذه عادة المزارعين لا يحبون الركوب إلا نادراً فلقد تعودوا المشي بين مزارعهم ولمسافات طويلة وتعودوا الصحو باكراً ولا نوم بعده وكأنهم يتمثلون حديث المصطفى صلى الله عليه وسلم : « بورك لأمتي في بكورها » وتعودوا النوم باكراً فلا سهر بعد العشاء ، وكأنهم انتهوا عن السهر بعد العشاء ، طاعة للمصطفى صلى الله عليه وسلم .

إنهم ذاهبون إلى المدينة إلى حيث الشوارع الطويلة الواسعة والعمائر الشاهقة إلى حيث الصحو باكراً لا يتم إلا بالمنبهات وإلى حيث النوم الذي يعز إلا بإطفاء الكهرباء ، أكلهم يغلب عليه المعلبات ، ومركوبهم يغلب عليه الدعة وقلة الحركة . إنها حياة ولكنها ميتة ، ولكن ما بال صاحبتنا بطيئة ؟ هذا ما سنعرفه بعد قليل .

يرنو القبطان محمد ببصره من نافذة الطائرة إلى سماء جيزان وهي ملبدة بالغيوم وقد أُنذرت بهطول مطر غزير ، الأمر الذي جعله يأمر بإركاب الركاب بسرعة قبل هطول المطر .

إن مياه الأمطار الغزيرة قد تكون سبباً في تأخر طيران الطائرة إذا ما زاد سمكها على « $\frac{1}{4}$ بوصة » على سطح أرض المدرج ، كما أن احتياطات أخرى يجب أن تتخذ في هذه الحالة وهي :
- التأكد من صلاحية رادار الطائرة الكاشف للطقس .

— أخذ كمية إضافية من الوقود تحسباً لطريق أطول بسبب الدوران حول الغيوم العاصفة المرعدة .

— التأكد من عمل أجهزة تذويب الثلج من على الأجنحة ومقدمة المحركات والزجاج الأمامي والتأكد من عمل كوابح العجلات بصورة سليمة .

وبعد قليل جاء الركاب إلى الطائرة وصعدوا السلم المؤدي إليها حتى إذا ما دخلوها جلس كل على مقعده فرحاً وربط الحزام مستعداً .

جاء صاحبنا وزوجه وقد أنهكهما التعب بسبب طول المشي فلقد مشيا مسافة طويلة وها هما الآن يستقران في مقعديهما في الدرجة السياحية .

الزوج يبدو سعيداً بالرغم من علامات التعب التي بدت على وجهه ، ولكننا لا نستطيع قراءة قسما ت وجه الزوجة ، لأنها متلغفة بخمارها الأسود ، لكننا نؤمن بأنها ليست بأحسن حالٍ من زوجها المتعب ، فهي امرأة ضعيفة أولاً ، وحاملٌ في شهرها التاسع ثانياً ، وهي تصعد الطائرة لأول مرة في حياتها ثالثاً .

أغلقت الطائرة أبوابها ثم أدار القبطان محمد محركاتها واتجه بها إلى بداية المدرج المتجه شمالاً حتى إذا ما استقامت على طول المدرج فتح مصارع قوة محركاتها القصوى ، مما جعلها تنهب الأرض نهباً لسرعتها حتى إذا ما وصلت سرعة الإقلاع رفعت مقدمتها لتودع أرض جيزان قاصدة مطار الرياض .

كانت هناك أكوام من الغيوم متجمعة وسلاسل من الجبال منها أيضاً ولم يكن هناك بد لطائرة القبطان محمد أن تدخل فيها فهي

ليست أكثر من غيوم محملة ببخار من الماء يحملها الله فيها بقدرته .
الهزات الجوية والتي تسمى المطبات الهوائية في عرف الناس تؤثر
في شعور كثير من الناس ، وبخاصة على الذين يركبون الطائرة لأول
مرة . ولكن لو عرفوا حقيقتها لما أعاروها بالآ ، ويكفي لتقريب
الصورة للناس أن نقول إن الهواء كالبحر، فيه أمواج وفيه مدّ وجزر
وفيه دوامات أيضاً ومناطق دافئة ومناطق باردة إلى غير ذلك من
الأمور، ولكن الأمر الأعجب هو تسخير الله سبحانه وتعالى هذا
الهواء لحمل تلك الطائرات الحديدية التي تزن مئات الأطنان .

التفت القبطان محمد إلى مساعد الطيار وهو يقول : إن الطريق
المقترح حسب خطتنا الجوية غير مريح للمسافرين فهو مليء
بعواصف رعدية شديدة، وهذا ما تؤكد الصورة التي تظهر في
الرادار أمامنا، دعنا نذهب من طريق آخر شمالاً فوق بيشة ثم
الباحة ثم الطائف، فلعله يكون أفضل ، وكمية الوقود الإضافية
التي أخذناها تجعلنا نستطيع الدوران حول الغيوم لمدة نصف ساعة
إضافية .

كان هذا القرار الأخير الذي قرره القبطان محمد في رحلته من
جيزان إلى الرياض وما علم أن ذلك القرار لن يعجب الكثير من
المسافرين ، وبخاصة زوج المرأة ذات الشهر التاسع ، ولكن مهما
كان نوع القرار فصاحب السفينة أعلم من غيره في تلك الأمور
المتعلقة بالملاحة الجوية ، وكما قيل في المثل : أهل مكة أدرى
بشعابها .

وبينما كانت الطائرة تسبح بين الغيوم كان الجميع مشغولاً في غرفة القيادة، فالقبطان مهتم بإيجاد أقصر الطرق للوصول في السماء إلى الرياض محافظةً على الوقت الذي هو مهم للمسافرين الذين لديهم مواعيد للمواصلة على رحلات أخرى وكذلك توفيراً لأكبر كمية من الوقود الذي هو عنصر الحركة في الطائرة، وكذلك مساعد الطيار الذي أخذ يعيد حساباته على ورقة خطة الرحلة ويحسب كمية الوقود التي ستكفيهم للوصول، كما أنه كان على دوام الاتصال بمراقبي حركة المرور الجوية في منطقة الجنوب للتنسيق في إيجاد أفضل الطرق التي لا توجد بها عواصف رعدية شديدة.

عاد المغص الشديد مرةً أخرى وطالت مدته أكثر من ذي قبل . فقبل قليل أتاه المغص عندما كانت في صالة الانتظار مع زوجها وقاومته وتحملته ، وها هو يعاودها الآن أشد من ذي قبل .

مسكينة هي ، إنها في شهرها التاسع وليس لها خبرة في آلام الطلق ولا كيفيته ، فلقد بدأ معها هذا الصباح الباكر على شكل مغصات خفيفة متباعدة ، ولعل مشيها الطويل مع زوجها من القرية إلى المطار لمدة ثلاث ساعات متواصلة زاد من حدة ذلك الطلق . ولكنها «بكرية» كما يقال فهو أول حمل لها وكل شيء جديد بالنسبة لها .

انتبه الزوج إلى زوجته التي حنت رأسها تجاه ركبتيها وقد ضمت ذراعيها على بطنها حابسة صرخة مكتومة تكاد أن تفلت من بين أسنانها .

تلمل الزوج في مكانه وبدأ القلق يساوره وهو ينظر إلى زوجته المسكينة التي تعاني آلام الطلق . . .

ماذا يفعل . ؟

ماذا يصنع . ؟

إنه بين السماء والأرض . .

بل إنها بين السماء والأرض . .

لا أمل ولا مغيث إلا رب السماء والأرض .

لا أمل إلا بالدعاء من الواحد القهار.

- نريد كأس ماء .

- حاضر.

- تفضل . . ماذا بها؟ هل من مساعدة؟

- لا . شكراً . . . هي تعبانة شوية . (حوار سريع دار بين الزوج

ومضيف الطائرة).

ورفعت الزوجة رأسها تتنفس الصعداء بعد أن ذهبت عنها آلام

الطلقة، وشربت كأس الماء لتسترد شيئاً من الماء الذي فقدته بسبب

العرق، وينظر إليها الزوج وهو يكاد يبكي على نفسه، ماذا فعلت

بك يا مسكينة؟ ليس بقربنا مستشفى ماذا أفعل؟

- يا الله متى سنصل إلى الرياض؟ يا الله رحمتك .

وبينما كان الزوج في استغاثة وقلق، إذ أضاء القبطان إشارة ربط

الحزام، ففرح فرحاً شديداً وقال في نفسه: لقد وصلنا والحمد لله،

تحملي قليلاً يا زوجتي العزيزة فلقد وصلنا الرياض .

ولكن خاب ظن المسكين حينما سمع القبطان يأمر الجميع بربط الحزام ليس استعداداً للهبوط بل لتوقع الدخول في مطبات هوائية فعاد إليه القلق مرةً أخرى .

وفجأة خرجت صرخة مكتومة من الزوجة المسكينة وتكورت على نفسها مرة أخرى من ألم الطلقة الحادة .

كان القبطان ومساعداه مشغولان في غرفة القيادة في الالتفاف حول العواصف الرعدية يحاولان تجنب المطبات الهوائية قدر الإمكان، وها هي الطائرة تدور الآن منعطفة فوق منطقة الطائف وقد سلكت اتجاهاً شامئياً، ولكنها أي الطائرة ما زالت تسبح في الغيوم خلال مطبات متوسطة الشدة إلى خفيفة .

لقد قطعت الطائرة الآن ما يقارب من ثلث المسافة وبقي الثلثان وإشارة ربط الحزام ما زالت مضاءة . إنه يوم عصيب ، عواصف وأمطار ومطبات (اللهم حوالينا ولا علينا) .

يشرب القبطان فنجان الشاي الذي بجانبه وقد ركز نظراته على الرادار ذي الشاشة الخضراء ، ثم يحول بعينه إلى مفاتيح وإشارات أجهزة تسخين الثلج من على الجناحين بين آونة وأخرى ليتأكد من سريان الأمور على ما ينبغي ، فالثلج يتكون على هذه الارتفاعات العالية بسهولة على جسم الطائرة لأن الغيوم تحمل الماء والطائرة تصل حرارة جسمها الخارجي إلى ٣٥ درجة تحت الصفر بسبب برودة الجو على ارتفاع ٢٧ ألف قدم . إنه شتاء قارس وشديد ولكنه في السماء فقط والحمد لله .

كادت الزوجة أن تفقد وعيها من شدة الطلقة التي أوتتها مؤخراً،
وقد أجهدتها التعب وبدأت قلقاً تريد الخلاص ، ولسان حالها
المستسلم يقول لزوجها :

إنها الولادة . . .

هل سألد في الطائفة بين الرجال ؟

واعيها . . واعيها . .

يا ليتني بقيت عند أمي حتى ألد وأخلص . .

ويلتفت زوجها إليها وهو يصبرها قائلاً :

- اصبري ، اصبري ، تحملي ، سنصل بعد قليل . .

(إنها كلمات هو غير مقتنع بها ، لأنه لا يعلم متى ستصل
الطائفة ، وما علم أن الطائفة ستأخر في النزول هذا اليوم خصوصاً
نحواً من نصف ساعة)مسكينة تلك المرأة إنها في وضع لا تحسد
عليه أبداً).

ولشدة حياء الزوجة فإنها تأمر زوجها بإعطائها عمامته لكي تشد
بها على فمها وتعض بها على أسنانها لكي لا يخرج الصوت حين
يأتيها ألم الطلق .

وتم لها ما أرادت وها هي تشد على أسنانها وتضم رجليها إلى
بعضهما مرة أخرى استعداداً للطلقة القادمة ، وتأخذ نفساً عميقاً
للطلقة وتأتيها الطلقة مرة أخرى فتفقد المسكينة رؤية من حولها
وتصرخ صرخة من أعماقها وتهوي برأسها إلى ركبتيها وقد كتمت ما

استطاعت من تلك الصرخة وهي تستغيث بصمت :

- يا الله ليس هناك أحد سواك . .

- يا الله هل سألد بين الرجال . ؟

- يا الله أنت أعلم بمصيبتني مني .

ما أجهل الحياء عند النساء ! إنه التاج الذي تلبسه كل أنثى ، وما خلعت أنثى تاج الحياء إلا ونزعت عنها دينها وأنوثتها . (رحم الله نساء المؤمنين) .

والحياء شعبةٌ من شعب الإيمان كما أخبر بذلك المصطفى صلى الله عليه وآله وسلم ، والحياء لا يأتي إلا بخير، وكلما كانت المرأة أشد حياءً كلما كانت أشد قرباً من زوجها إن كانت متزوجة ، وكانت أكثر تقديراً واحتراماً من الناس لها .

الزوج في موقف محرج جداً ، والزوجة في عالمها الخاص ، والقبطان لا يدري عن تلك المشكلة إلى الآن ؛ لأن إشارة ربط الحزام ما زالت مضاءة والخبر لم يصل إلى القبطان عن طريق المضيف ؛ لأن المضيف علم أنها تعبانة شوية فقط من زوجها .

ولو علم القبطان فهل يستطيع أن يفعل شيئاً؟

والجواب نعم . بإمكانه أن ينزل في أقرب مطار ك (بيشة) أو (الطائف) مثلاً بدلاً من المواصلة إلى (الرياض) ؛ ليعين تلك المرأة المسكينة على الخلاص من مشكلتها ، ولكن تلك المسكينة تمر بمرحلة مهمة ليس لها بها خبرة ، فضلاً عن زوجها المزارع البسيط المسكين ، فهي لا تعلم في أي مرحلة من مراحل الطلق تمر ، ولا

كيف تتعامل معه ، ولا كيف تستعد له ؛ فهي بكرٌ دون العشرين بقليل ، ما علمت أنها ستلد في هذا اليوم ، وفي مكان لم تتوقع في عمرها أن تكون فيه .

وها هي مرة أخرى يثور عليها هرمون (الأيستروجين) بأمرٍ من الغدة الصنوبرية ^(١) بأمرٍ من خالق الغدة الصنوبرية فتزيد نسبته في الدم فيقبض عضلات الرحم العلوية ثم تسدرج في الانقباض بحركة دودية تقريباً فيكوّن دفعاً متوازناً من أعلى إلى أسفل ليترد بذلك ما بداخله إلى الخارج (ذلك صنع الخبير العليم الذي خلق فسوى والذي قدّر فهدى والذي لو اجتمعت الإنس والجن على أن يخرجوا ما بذلك الرحم بصورة لا تؤذي لما عرفوا ولما استطاعوا - سبحانه جلت قدرته وتعالى عن الإدراك عظمته لا إله إلا هو الواحد الأحد الفرد الصمد الذي خلق كل شيء فقدره تقديراً) .
رحم الله أمهاتنا اللاتي عانينَ آلام الطلق الساعات الطويلة .

* * * * *

مرت الطائرة فوق منطقة الدوادمي ^(٢) وهي متجهة إلى الرياض ، وها هو هرمون (الأيستروجين) يقبض عضلات الرحم مرة أخرى معلناً بداية إنهاء معاناة الأم المسكينة فيمزق كيس الجنين وتخرج المياه منه .

(١) الغدة الصنوبرية : الغدة الرئيسية في الجسم كله والتي تعطي الأوامر إلى جميع قطاعات الجسم ، وتسمى بمعنى أقرب (الإدارة العامة) ، وتوجد في تجويف عظمي يُسمى (سيلاتورسيكا) عند تقاطع العصيين البصريين في قاعدة الجمجمة .

(٢) الدوادمي منطقة شمال غرب مدينة الرياض تبعد نحواً من ٢٠٠ كلم .

كان الراكب الذي يجلس بجوار الزوج وزوجته قد قدّر شعورهما
فقام من مقعده إلى مكان آخر؛ كي لا يوقع الرجل في حرج أكثر.
وما عساه أن يفعل لهما؟!!

وبينما كان هرمون (الإيستروجين) يواصل عمله ويسابق مؤثر
الساعة في الوصول إلى خط النهاية مع المرأة المسكينة إذ صرخت
المرأة مستسلمة لمرحلة الطلق الشديد جداً وأحست ببلل تحتها،
عندها قالت بصوت مخنوق يخالطه بكاء المستغيث المستسلم:
أشعر بشيء يخرج مني .
ولتقف هنا وقفة ..

هل يستطيع زوج أن يتخيل نفسه مكان ذلك الزوج؟ امرأة على
وشك الولادة في السماء بين الغيوم وقد وصلت مرحلة الطلق الشديد
جداً وليس هناك من يستطيع إسعافها وقد وصلت إلى مرحلة الخط
النهائي؟

إن صاحبنا في موقف لا يُحسد عليه أبداً. وهذه اللحظات
الخرجة التي يمر بها هو وزوجته ليسا أول من وقع فيها، فنحن
نسمع عن قصص كثيرة لولادات حصلت في أماكن غير متوقعة،
فهناك من ولدت في سيارة وهناك من ولدت في سفينة، إلى غير
ذلك من القصص وأغلب حالات تلك الولادات الغير متوقعة
تحصل في الولادة البكرية حيث تكون الأم جاهلة تماماً بحقيقة آلام
الطلق وشدها مهما سمعت ومهما قرأت (إن كانت تقرأ).
وفجأة يضيء القبطان إشارة ربط الحزام إعلاناً ببداية الهبوط

ويضيء المصابيح الخارجية وتبدأ طائرتنا بالنزول من ارتفاع ٢٧ ألف
قدم، فلم يبق على الوصول إلا ٢٢ دقيقة بالضبط .
وتهيج عضلات الرحم مرة أخرى وتنقبض بشدة فتتفجر
الأوعية الدموية في رحم الأم المسكينة وتبدأ الدماء منها تسيل . .
يا الله رحماك إنها النهاية . . .

لا عجب

لا عجب حينما يقرأ المرء فينا حديث المصطفى صلى الله عليه وآله وسلم في فضل الأم، فيقول للصحابي الذي سألته: من أحق الناس بحسن صحابتي يا رسول الله؟ فيجيبه المصطفى صلى الله عليه وآله وسلم أمك.

فيقول: ثم من؟

فيقول: أمك.

فيقول: ثم من؟

فيقول: أمك.

فيقول: ثم من؟

فيقول صلى الله عليه وآله وسلم: أبوك.

إنها والله مواقف لا يعرف الإنسان فيها فضل الأم، إلا حينما يسمع أو يقرأ أو يرى تلك الحقائق التي تمز القلوب هزاً. وكذلك ذلك الموقف للصحابي الذي كان يطوف حول الكعبة حاجاً وقد حمل أمه على كتفيه فيسأل المصطفى صلى الله عليه وآله وسلم: أتراني يا رسول الله قد وفيتها حقها؟ فيجيبه المصطفى رسول الرحمة صلى الله عليه وآله وسلم: لا. ولا بطلقة واحدة.

والله إنه كلام النبوة الحق، الذي لا ينطق عن الهوى، ولذا كان العقوق كبيرةً من الكبائر، كما أن رضا الوالدين من رضا الله كما قال تعالى: ﴿وَقَضَىٰ رَبُّكَ أَلَّا تَعْبُدُوا إِلَّا إِيَّاهُ وَبِالْوَالِدَيْنِ إِحْسَانًا﴾ إِمَّا يَلْغُنْ عِنْدَكَ الْكِبَرُ أَحَدُهُمَا أَوْ كِلَاهُمَا فَلَا تَقُلْ لَهُمَا أَفٌّ وَلَا تَنْهَرَهُمَا

وقل لهما قولاً كريماً * واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيراً .

إن الدراسات الطبية تقول : إن أشد الآلام التي يتعرض لها الإنسان وتحتل المرتبة الأولى في الشدة هي آلام الطلق . وأقوى العضلات في جسمه بعد عضلة القلب هي عضلات الرحم . ولعلنا نأخذ بعض المعلومات المختصرة عن ذلك الطلق الذي يتتاب النساء أثناء الولادة .

فالطلق أنواع :

١ - الطلق الكاذب : وهو عبارة عن تقلصات في الرحم غير منتظمة تأتي مرة أو مرتان في اليوم ولا يصاحبها توسع في عنق الرحم .

٢ - الطلق الحقيقي الخفيف : وهي تقلصات منتظمة يصاحبها توسع في عنق الرحم تأتي كل ساعة تقريباً وتستمر لمدة $\frac{1}{4}$ دقيقة تقريباً .

٣ - الطلق المتوسط : وهي تقلصات منتظمة يصاحبها توسع أكثر في عنق الرحم تأتي كل $\frac{1}{4}$ ساعة تقريباً وتستمر لمدة دقيقة تقريباً .

٤ - الطلق الشديد : وهي تقلصات منتظمة يصاحبها توسع عنق الرحم إلى حده الأقصى لكي يتم إخراج الولد تأتي كل خمس دقائق أو أقل وتستمر لمدة دقيقتين أو ثلاث .

والطلق ثلاث مراحل...

المرحلة الأولى: وهي من بداية الطلق الحقيقي إلى التوسع الكامل لعنق الرحم وتمتد هذه المرحلة ما يقارب ١٢ ساعة للبكر و٦ - ٨ ساعات للولود.

المرحلة الثانية: وهي من نهاية توسع عنق الرحم الكامل إلى خروج الولد وتستمر نحواً من ساعة واحدة في البكر و٢٠ - ٤٠ دقيقة للولود.

المرحلة الثالثة: وهي من وقت خروج الولد إلى خروج المشيمة وهذه مدتها نحواً من $\frac{1}{2}$ ساعة فقط للبكر والولود.



«الطائرة القادمة من أبها مسموح لها بالهبوط في مطار الرياض إن الرياح شمالية شرقية بسرعة ٨ عقدات» هذا ما قاله برج مراقبة مطار الرياض للقبطان محمد الذي أنزل طائرته بخفة ومهارة وهو يتنفس الصعداء بعد مضي يوم عصيب بين العواصف الماطرة والمطبات الهوائية.

وما أن نزلت الطائرة على الأرض ولا مست عجلاتها أرض المطار حتى سمع القبطان محمد طرقاً سريعاً على باب غرفة القيادة . . . التفت القبطان محمد إلى مساعده وهو يتساءل بينه وبين نفسه (وهو يضغط على زر فتح باب غرفة القيادة الكهربائي): ترى من ذا الذي يطرق الباب حالاً بعد ثوانٍ قليلة من هبوط الطائرة؟ لا بد أن يكون أمراً مهماً!! لنر!

عندها دخل رئيس المضيفين وقال: يا قبطان . . . امرأة تلد . وتتردد الكلمات في أذن القبطان الذي ملكته الدهشة والمفاجأة (امرأة تلد! . . . امرأة تلد! . . .) .
- امرأة تلد! إيش! امرأة تلد!

وظن القبطان لوهره أن رئيس المضيفين يمزح . ولكن ليس هذا بمزاح فعلامات الجدية واضحة على وجه رئيس المضيفين . عندها التفت القبطان متعجباً ومعتاباً رئيس المضيفين : ولماذا لم تخبرونا قبل أن ننزل لكي نطلب سيارة إسعاف للمستشفى؟ فيجيب رئيس المضيفين : والله يا قبطان ما علمنا إلا الساعة ، وزوجها هو الذي قال إنها تعبانة شوية فقط .

ويلتفت القبطان إلى مساعده :

- ماذا عسانا نفعل ؟

- الوقت قصير . ويلتفت القبطان مرة أخرى وهو يقول :

- هي تلد الآن ؟ ويحيب رئيس المضيفين مؤكداً : نعم . نعم .

هي تلد الآن . . . ويزفر القبطان زفرة ساخنة وهو يقول : لا حول ولا قوة إلا بالله ، إنا لله وإنا إليه راجعون .

ما أن انتهينا من مشاكل العواصف الرعدية حتى جاءتنا هذه المشكلة !

أسئلة تدور في خلد القبطان محمد وهو يقود الطائرة على أرض المطار إلى الموقف المحدد لها ، وانتبه القبطان فجأة من هول المفاجأة وأصدر أمراً إلى مساعده : اطلب سيارة إسعاف حالاً . ثم يقول في نفسه : وماذا عسى سيارة الإسعاف أن تفعل ؟ بل متى ستصل سيارة الإسعاف من أقرب مستشفى للولادة إنه لا يقل عن ساعة !!

- ساعة والمرأة الآن تلد !! . . .

- ساعة بها ستحدث أمور كثيرة !!

- ما هؤلاء الناس الذين يعرضون حياتهم وحياة أهليهم للخطر !!

- أهذا وقت سفر في الشهر التاسع ؟ ! سبحان الله !

وبينما القبطان محمد في تعجبه كانت الطائرة تقترب بسرعة إلى موقفها حتى إذا ما وصلت إلى مكانها المخصوص وقفت ثم أطفئت محركاتها إعلاناً بالسماح للأبواب بالفتح .

وعندما فتحت الأبواب بعد إلصاق النفق المتحرك هبَّ الركاب
مسرعين بالخروج من الطائرة، وما هي إلا لحظات حتى كانت
الطائرة فارغة إلا من الزوج وزوجته التي كانت غارقة في دمائها
وبكائها، والمضيفون يتساءلون وهم حيارى :

- أين سيارة الإسعاف!

- متى تصل سيارة الإسعاف؟

- من الذي سيولدها؟

- من الذي سيقوم بالإشراف على عملية الولادة؟



ما زالت الأم تقاوم نفسها وتئن متألمة إنها تصبر على الألم ولا تريد الولادة أمام الرجال (يا لشيمة بنات المسلمين! إنه الحياء الذي لا يأتي إلا بكل خير) وبينما هي كذلك إذ جاءها الفرج من الله . . لقد وصلت سيارة الإسعاف ، ووقفت تحت الطائرة في ثوان معدودة بعد وقوف الطائرة في موقفها ، وما هي إلا ثوان أخرى حتى كان اثنان من الممرضين الرجال يصعدون بنقالة إلى الطائرة بخفة وسرعة ثم حملت المرأة على النقالة بسرعة وقد تركت بقع دماء وسوائل مختلفة على مقعدها ، ولكنها ما زالت تضم رجليها وهي تئن وتصرح لا تريد الولادة أمام الرجال الممرضين!!

لا بأس اصبري ففرج الله قريب . .

وبعد ١/٢ دقيقة كانت المرأة في سيارة الإسعاف تحت الطائرة وقد استقبلتها اثنتان من النساء الممرضات اللتان ما أن رأتهما الزوجة المسكينة حتى تنفست الصعداء وأرخت رجليها وتركت الطلقة الأخيرة تنهي الفصل الأخير من شريط الألم والبكاء والأنين .

ولكن كيف وصلت سيارة الإسعاف بتلك السرعة؟ والجواب عن هذا أن سيارة الإسعاف هذه لم تكن مرسلة إلى طائرة القبطان محمد ، بل كانت مرسلة إلى طائرة مجاورة كانت واقفة قريباً منها ، وكانت سيارة الإسعاف تلك تنتظر مريضاً ينزل من تلك الطائرة ، وأثناء ذلك وصلت مكالمات هاتفية لسيارة الإسعاف تلك أن هناك حالة ولادة متوقعة على طائرة قادمة بجانبكم فاذهبوا إليها فهي صاحبة الحق في الأولوية . فاستجاب من كان في سيارة الإسعاف

حالاً لذلك الأمر حيث كانوا هناك خلال ثوانٍ معدودة .

أليس هذا فرج من الله تعالى؟!!

قفز القبطان محمد من كرسیه بعد أن أطفأ محركاتها وإشارة ربط الحزام في غرفة القيادة إلى خارج الطائرة ونزل من على السلم مسرعاً إلى سيارة الإسعاف ليطمئن على الزوجة المسكينة . وإذا به يرى الزوج يقفز من سيارة الإسعاف متهللاً فرحاً وهو يجري نحو القبطان محمد وهو يقول بكلمات متقطعة تقطعها فرحة استقبال المولود :

- يا قبطان؟ ما اسم ابنتك؟

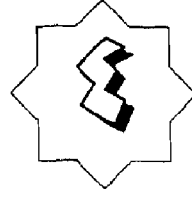
- أريد أن أسمى ابنتي على اسم ابنتك ، لقد رزقت بنتاً والحمد

لله . أجاب القبطان وهو يبادل ذلك الأب شعور الفرح والبهجة :

- هيفاء ، اسمها هيفاء .

وبينما هما واقفان كذلك إذ سمع صياح طفلة صغيرة تبكي من سيارة الإسعاف وها هي القابلة تقطع جبل السرة لهيفاء الصغيرة وبذلك تكون قد قطعت الشريط الأخير للفصل الأخير لقصة ذلك اليوم .

إنها نهاية جميلة ليوم عصيب وخاتمة أجمل لمعاناة آلام شديدة وجائزة كبرى لوالدين صغيرين لعلهما يتذكران في كل صلاة قول الباري عز وجل ﴿وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيراً﴾ .



سرُّ جلد الثور

كابتن انس القوز

الرياض - السعودية

عن أبي موسى الأشعري - رضي الله عنه - أن النبي ﷺ قال :
إنما مثل المجلس الصالح والمجلس السوء ، كحامل المسك ونافخ
الكير ، فحامل المسك إما أن يحذيك وإما أن تبتاع منه وإما أن تجد
منه ريحاً طيبة ، ونافخ الكير إما أن يحرق ثيابك وإما أن تجد منه ريحاً
متنتة .
رواه البخاري ومسلم :

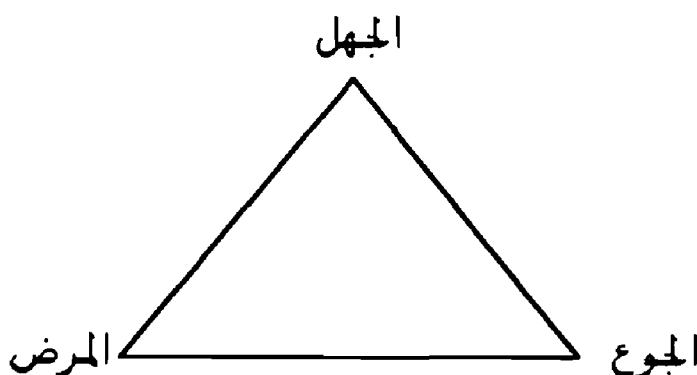
لقد تذكرت هذا الحديث وأنا أودع ضيفنا من غرفة القيادة
مصافحاً ، فلقد كان أحد الدعاة الذين بذلوا من وقتهم ومالهم
وأنفسهم في نشر هذا الدين في أرجاء المعمورة ، ونحن يتسابنا
الشعور بالتقصير فعلاً عندما نرى هؤلاء الدعاة وهم يضربون في
الأرض شرقاً وغرباً وكأنهم ما خلقوا إلا لذلك ، حيث تراهم لا
يجدون لذة الشعور بالحياة إلا بالبذل في سبيل نشر هذا الدين ،

فجزاهم الله عنا خير الجزاء .

لقد كان الحديث ذو شجون في غرفة القيادة ونحن على ارتفاع ٣٥ ألف قدم ، إذ كان الأخ الداعية يروي بعض مواقف وقصص الدعاة في بعض البلاد التي يذهبون إليها ، وكأنه يستحثنا للذهاب معه للدعوة إلى الله هناك .

لقد ذكرني كلام ذلك الضيف الكريم بحديث المصطفى صلوات الله وسلامه عليه ، الذي بينَ الفرق بين الجليسين ، الجليس الصالح الذي لا تجد منه إلا كل خير وخبر مفرح وذكر لله تبارك وتعالى ، وربما يختم ذلك بتعطيرك برائحة طيبة عطرة ، وبين الجليس السوء الذي لا تأمن غائلته حيث لا يذكرك إلا بالدنيا وأهلها ويشغل وقتك بالقليل والقال والغيبة والنميمة مفسداً هواءك النظيف بدخان لفائف تبغهِ المسمومة .

نعم ، لقد كان الحديث ذو شجون مع ضيفنا الكريم الذي قد زارنا في غرفه القيادة في ذلك اليوم المبارك . وهو يحدثنا عن قصة أحد الدعاة إلى الله في أحد البلاد الإفريقية التي زارها وما كان لها من أثر كبير في النفوس ، ذلك الداعية الذي كان يعمل طبيباً في بلاده بلاد الكويت ، قد نذر نفسه للدعوة في سبيل الله ، ونشر هذا الدين عن طريق السفر إلى بلاد إفريقية لمحاربة الثلاثي الخطير الذي فشا في أكثر بلاد المسلمين :



وإني أروي هذه القصة بشيء من التصرف وخاصة بعدما سمعتها
من شريط تسجيل لهذا الطبيب* شخصياً أعترف فيه له بالجميل
ولأحثُّ القراء الأفاضل بالدعاء له بظهور الغيب، وأن يكثر الله من
أمثاله . وإليكم قصته . . .

* * *

* هو الدكتور عبدالرحمن السميط حفظه الله .

وسط الأحراش الكثيفة وسط غابات إفريقية الاستوائية ، حيث يسمع زئير الأسود في عرينها ، وحيث تأنس القروء فوق أشجارها ، وتختبئ الأفاعي في جحورها ، ومن بين أودية عميقة عبر السهول حيث تشرف القمم العالية للجبال العارية إلا من الأشجار الصحراوية الشوكية ، كانت قافلة البعثة الطبية تسير ببطء تحت لفح سياط شمس الظهيرة الملتهبة يتقدمهم الدليل وهو ينخس الأرض بعقب رمح الطويل ، وقد لمعت ذؤابته المعدنية البيضاء وهو يميل برأسه إلى الأمام لطول قامته المديدة .

سار الجميع الذين سادهم السكوت ، وقد تركوا المجال لأصوات الطيور والحيوانات لتكمل نسج صورة جمال تلك الطبيعة القاسية بأنغام ومزامير ترانيمها الحية .

لقد اضطر أفراد البعثة الطبية الثلاثة ومساعدتهم الخمسة السير على أقدامهم لاجتياز سلسلة من الجبال والوديان توفيراً للوقت ، إذ أنه لا يوجد طريق معبد يوصلهم إلى قرية «كارو» إلا من حول سلسلة الجبال تلك التي وقفت سداً منيعاً أمامهم وأمام أي شيء يتحرك على عجالات مطاطية ، إنهم تسعة ، الطبيب ومساعداه وأربعة من الحمالين الأشداء ، والدليل صاحب الرمح الطويل .

ويلتفت قائد البعثة الطبية (عبد الرحمن) إلى مساعده «كونا» مستفهماً : كيف تجدك الآن يا كونا؟ .

ويجيبه «كونا» من تحت مظلة القش على سرير من خشب الخيزران كان يرقد عليه محمولاً على أكتاف الرجال الأربعة : أشعر

بتحسن قليل والحمد لله .

ويهز الطبيب (عبد الرحمن) رأسه مشجعاً له على الصبر
والتحمل قائلاً:

- الحمد لله ، لقد مضى الكثير ولم يبق إلا القليل إن شاء الله -
وقد علت قسّمات وجهه ابتسامته المعتادة التي كان لا يبخل بها
على مرضاه حينما كان يعودهم ويداويهم .

إنها الحمى الإفريقية قد أصابت مساعده «كونا» قبل خمسة
أيام ، ولكنه الآن يتماثل للشفاء والحمد لله .

وبعد ساعة من المشي لاحت لفريق البعثة الطبية مساكن القرية
التي يقصدونها من بعيد وهي تتماوج صورتها بسبب السراب الذي
عكس صورة تلك الأحراش القاسية ، وقد ألهب الجفاف أحشاءها
وكوى الجوع أوصالها ، فبعثت هذه الصورة المتهالكة روح النشاط
فيهم للجد في المسير مرة أخرى ، فقد قربت ساعة الوصول .

وبينما هم كذلك ، إذ أقبل إليهم من بين ذلك السراب أربعة من
الشباب الطوال قد تقلدوا أقواسهم وامتشقوا رماحهم لاستقبالهم
بعد أن رأوهم من بعيد .

وقف الدليل وكذلك الطبيب والبقية كذلك إلى أن وصل
الشباب الأربعة عندهم ، حيث ألقوا إليهم التحية والسلام قائلين :
أهلاً بكم إلى قبيلة كارو ، أهلاً بكم جميعاً ، تفضلوا معنا . ثم
تقدموهم يقودونهم إلى القرية .

وبينما كانت القافلة تقترب شيئاً فشيئاً من القرية كانت أصوات

طبول تدق بشدة يخالطها صراخ وهتاف ، وكان صوتها يعلو كلما ازدادوا من بوابة القرية قرباً .

وعندما وصل الجميع إلى بوابة القرية الخشبية العالية فُتِحَتْ لهم استقبالاً وترحيباً فبان صوت الطبول العالية أشد من ذي قبل ، حيث كانت فرقة من المحاربين قد لبسوا دروعهم وحملوا رماحهم يدورون ويرقصون بشكل دائري حول عمود خشبي قد علق عليه كيس من الجلد في وسط ساحة القرية ، وقد علت أصواتهم متناغمة مع أصوات الطبول . . .

هاهو هاهو هاهو لاهو ، لاهو ، لاهو . . .

دم دم ، دوم دم ، دمدم دمدم ، ددمدم ، دمدم . . .

هاهو هاهو هاهو لاهو ، لاهو ، لاهو . . .

وحول هؤلاء المحاربين ترى أهل القرية قد اجتمعوا مشاركين لهم رافعين أيديهم إلى السماء وهم يتمايلون يميناً وشمالاً رجالاً ونساءً صغاراً وكباراً .

وقف الطبيب أمام ذلك المشهد العجيب هو وبقية أفراد البعثة الطبية متعجباً ومسروراً في نفس الوقت وقد نسي التعب والنصب الذي لاقاه في تلك الرحلة الشاقة ، فهي أول مرة تسنح له الفرصة لحضور حفل بهذا الشكل .

لقد كانت قرية «كارو» صغيرة فأفرادها لا يتجاوز عددهم المئتين قد سكنوا في أكواخ بسيطة متناثرة على هضبة متوسطة الارتفاع تحيطها أشجار ليفية عالية ، والتي منها كانت القرية قد

أحاطت نفسها بسياج من خشبها القوي ، قد ربطتها جبالها الليفة
المجدولة إلى بعضها البعض ، وباب خشبي ليس كالأبواب التي
نعرفها ، بل هو جزء من سياجها الخشبي سوى أنه يقبل التحرك إلى
الداخل وقد شُدت على ظهره عضادتين خشبيتين كبيرتين ، ولقد
كانت بيوتهم غاية في البساطة ، حيث إن جدرانها من القصب
وبعضاً من أغصان الأشجار قد ربطت بشكل دائري حملت فوقها
سقوفاً مخروطية الشكل من القش المغطى بطبقة من الطين الخفيف .
كان الطبيب عبد الرحمن يجول بناظره في أنحاء القرية فيرى
بساطتها ويقول في نفسه :

سبحان الله واهب النعم ! شتان بين ما نرى من مساكن تناطح
السحاب في بعض مدن العالم وبين ما نرى هنا من بساطة المسكن
وبدائية أسلوب الحياة .

وفجأة ينزل المطر بغزارة فيزداد نتيجة لهذا صياح أهل القرية وهم
يتقافزون فرحاً ، وقد كان يظن أن المطر سيفسد عليهم
حفلهم ، ورقصهم ولكنهم كانوا في فرح غامرٍ وسرور عجيب .
وبعد قليل أشار أحد المستقبلين لأفراد البعثة الطبية أن اتبعوني
إلى شيخ القبيلة .

تبع بقية أفراد البعثة الطبية الدليل إلى مكان شيخ القبيلة
ورئيسها الذي كان من الذين وقفوا للمشاركة في الاحتفال ، حيث
كان يقف تحت سقيفة من القش كانت قد نصبت له .

لقد بدا رئيس القبيلة الذي ابيض شعره لكبر سنه مسروراً جداً

وهو ينظر إلى السماء التي نزلت عليهم بهاء عزيز، وقد استند إلى عصاه الغليظة التي كان يتوكأ عليها التي كانت تؤكد لنا أنه قد تجاوز سن الثمانين، وعندما اقترب أفراد البعثة الطبية إلى شيخ القبيلة تهلل وجهه فرحاً وقال: مرحباً أهلاً، أهلاً بكم جميعاً في قرية كارو. . .

. . . إن قدومكم فيه بركةً علينا من إله المطر. . .

لقد كنا نتوقع وصولكم منذ ثلاثة أيام. . .

. . . تفضلوا . . . تفضلوا . . .

كان مساعد الطبيب «كونا» يترجم ما كان يقوله شيخ القبيلة للطبيب عبد الرحمن فيبتسم الطبيب ويقول:

- السلام عليكم. . . السلام عليكم أجمعين. . .

. . . نحن طاقم البعثة الطبية جئنا لنداوي مرضاكم ولنعلمكم

دين الإسلام. . .

ثم واصل الطبيب كلامه:

- لقد تأخرنا بسبب إصابة أحد أفراد البعثة الطبية بالحمى،

ولكنه الآن أحسن والحمد لله.

وبعد أن استراح الجميع في خيمة كانت قد أعدت لاستقبالهم

توقف هطول المطر وظهرت شمس الحياة من جديد من بين أكوام

الغيوم المتناثرة في السماء الزرقاء الصافية، مما جعل طاقم البعثة

الطبية يباشرون عملهم المعتاد بهمة ونشاط في الكشف عن أفراد

أهل القرية صغاراً وكباراً ، وإعطائهم الأدوية اللازمة الذين اصطفوا في طابور طويل ومتعرج .

وحينما حلّ المساء وغربت الشمس ، وقف «كونا» خارج الخيمة ونادى بالصلاة مؤذناً : الله أكبر، الله أكبر. . .

عندها توقف أفراد البعثة الطبية عن العمل وأخذوا يستعدون للصلاة بالوضوء . حتى إذا ما توضؤوا جميعاً ، اصطفوا خلف إمامهم عبد الرحمن ، وصلوا صلاة المغرب والعشاء جمعاً وقصرأ . .

لقد كان منظرأ فريداً وجديداً بالنسبة لسكان قرية «كارو» فها هم يتزاحمون لمشاهدة طاقم البعثة الطبية وهم يصلون ، كما أن هذا المنظر قد أعاد إلى ذاكرة شيخ القبيلة شيئاً من الذكريات الغابرة ، إنه يعلم أنهم يفعلون طقوساً إلهية تخص إله المطر ، ولكنه لا يفهم معناها .

وبعد ذلك أقام شيخ القبيلة حفل عشاء بمناسبة قدوم البعثة الطبية حضره كل أفراد أهل القرية إلا قليل منهم ، حيث أقيم في ساحة وسط مكان الاحتفال الأول ، حيث تحلق الجميع حول نار قد نصبت فوقها بقرة وحشية قد صيدت من أدغال المنطقة المجاورة وسلسلت وعلقت بطريقة تجعلها تدور حول نفسها على جمر تلك النار الموقدة .

لقد كان الشواء لذيذاً ورائحته الشهية تجعل النفس تسأل المزيد منه وما على المريد إلا القيام بنفسه ، وقطع المزيد منه بواسطة سكين حادة وطويلة .

وبينما كان أفراد البعثة الطيبة يستمتعون بالعشاء ، التفت الطيب عبد الرحمن إلى شيخ القبيلة وهو يدور بعينه أيضاً إلى المترجم «كونا» وسأله : ما هي مناسبة هذا الاحتفال والرقص الذي كان عند وصولهم هذا النهار؟ .

فأجاب شيخ القبيلة وهو ينظر إلى السماء ثم يلتفت إلى الكيس الجلدي المعلق في وسط الساحة وقد رنا ببصرة إلى أعوام طويلة خلت بعينين قد كلت من حمل صور الذكريات الغابرة وهو يقول :
إن تلك الرقصة تسمى رقصة المطر. . .

ثم تنهد الشيخ تنهيدة وأكمل كلامه :

نحن كما ترى نعيش بين تلك الأحراش المجدبة وسط تلك السهول المقفرة التي تفتقر إلى المطر الذي هو أساس حياة الزراعة عندنا ، وكنا إذا تأخر علينا هطول المطر طلبناه بتلك الرقصة . . .
رقصة المطر.

أصغى الطيب عبد الرحمن إلى شيخ القبيلة متعجباً من قوله وثقته في كلامه ، ثم سأله وهو ينظر في وجهه :

وهل ينزل المطر في كل مرة ترقصون؟

فأجاب الشيخ بكل ثقة وهو ينظر إلى كيس الجلد المعلق على العمود الخشبي القريب من النار:

- نعم في كل مرة .

فازداد تعجب الطيب وسأل مرة أخرى زيادة في التأكد :

- في كل مرة!! ولكن . . .

وهنا قاطعة شيخ القبيلة وهو يبتسم مكتملاً جوابه :

- نعم في كل مرة، ولكن . . .

ثم تنهد الشيخ مرة أخرى وقال :

قد يبدو لك كلامي غريباً ولكن . . . ولكن السر ليس في الرقص يا بني، بل في كيس جلد الثور المعلق هذا وأشار بعينه إليه وهو ينظر إليه باحترام ووقار.

حار الطبيب في نفسه أكثر من ذي قبل وجدت نظراته إلى جلد الثور هذا وتساءلت نفسه في حيرة :

- ماذا! جلد الثور! مطر ينزل بسبب جلد ثور! ما هذا؟ .

كان «كونا» المساعد يترجم ما يقوله الشيخ وقد بدا عليه الاستغراب أيضاً. وعندما رأى شيخ القبيلة الحيرة واضحة على وجه الطبيب قام من مكانه منتصباً، وأشار إلى جلد الثور وهتف بكلام هبّ على أثره أربعة من الرجال الأشداء، واتجهوا إلى كيس جلد الثور فأنزلوه من فوق العمود وحملوه، وكأنه يبدو ثقيلاً وهو يحمل إلى مكان شيخ القبيلة الذي ما أن وضعوه بين يديه حتى قال لهم: افتحوه.

وفتح الكيس . . .

ونظر الجميع إلى ما بداخله . . .

وكانت المفاجأة . . .

- ما هذا؟! «هتف الطبيب»

- مجموعة كتب في جلد ثور!!!

ورفع الطبيب نظره إلى شيخ القبيلة وقد وصلت الحيرة في نفسه إلى منتهاها، عندها قال الشيخ مبتسماً وهو يقرأ سطوراً في ذاكرة الماضي البعيد: إنها كتب لا نعرف لغتها فنحن لا نعرف القراءة، ولكننا نقدرها ونحترمها، وقد ورثناها عن آبائنا وأجدادنا، فقد كانت مقدسة عندهم، وقد كانوا يقولون لنا: إن لهذه الكتب لغةً نخاطب بها إله المطر إذا أردنا منه المعونة في فك ضائقة أو تسهيل أمر، وقد كانوا يقولون عن قصة هذه الكتب:

إنه في أحد السنين الماضية البعيدة جداً قدم إليهم رجل مقدس من بلاد قرب البحر البعيد، حيث مكث بينهم يعلمهم تقديس وعبادة إله المطر، ثم تركهم ورحل ولم يرجع، وترك هذه الكتب المقدسة عندهم... لقد كان هذا قبل سنين بعيدة جداً... .
وتنهى الشيخ تنهيدة أخرى ليكمل القصة:

ثم توارثنا نحن الأحفاد عن الأجداد تلك الكتب، ولم نعرف عن محتواها سوى أنها كتب إلهية تخاطب إله المطر، ولكن كما ترى نعلقها بهذا الكيس، ونتلو بعض الكلمات التي كنا نحفظها عن آبائنا حينما كانوا يقفون ليخاطبوا إله المطر في وقت الجذب والقحط. اغرورقت عينا الطبيب من ذلك الموقف العجيب وسالت دموعه من مآقيها ولم يشعر بنفسه إلا وهو يفتش في تلك الكتب، ويقلب بين أوراق صفحاتها المهترئة البالية، ويدير صفحاتها نحو ضوء نار

الشواء لعله يستطيع أن يهتدي إلى سرها .
وفجأة يهتف الطبيب وكأنه يخاطب نفسه :

- ما هذا !!

- لأم . . . ألف . . . عين . . .

- إنها حروف عربية . . . نعم ، إنها حروف عربية . . .

وأخذ الطبيب يخرج الكتب البالية والأوراق المتناثرة واحداً واحداً
لا يصدق ما يرى وهو يقول :

- إنها كتب دين . . . دين الإسلام .

- إنها كتب حديث الرسول محمد ﷺ .

ثم تمتد يده إلى ورقات مجموعة قد شدت إلى بعضها بعناية أكثر
من غيرها فيحل وثاقها ويقرأ ما فيها والدهشة قد تملكته أكثر من
ذي قبل .

- ما هذا؟ جزء من قرآن . . . إنه قرآن . . . إنه مصحف لقد
كان الرجل مسلماً . . . لقد وصل أجدادنا المسلمون إلى قريبتكم
هذه قبل عشرات السنين ، لقد كان يعلم أجدادكم الإسلام ،
يعلمهم التوحيد وقراءة القرآن .

ويلتفت الطبيب إلى شيخ القبيلة وهو يكمل كلامه :

لقد وصل آبائنا إلى منطقتكم النائية هنا قبل عشرات السنين ،
حيث لم يكن طائرات ، ولا سيارات ، ولا بعثات طبية .

ويتذكر الطبيب أن الشيخ لا يفهم لغته العربية الذي وقف

مدهوشاً أمامه بعينين شاخصتين وهو يقول في نفسه :

ماذا يقول الرجل ؟ ولماذا يصيح ويبحث في الأوراق ؟ ! .

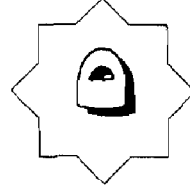
كان «كونا» المساعد مدهوشاً أيضاً من تلك المفاجأة السعيدة ، وهو يترجم كلام الاثنين لبعضهما حتى إذا ما فهم الشيخ العجوز القصة تبسم وتهلل وجهه ، ورمى بنفسه على الطبيب معانقاً كما عانق بقية أفراد البعثة الطبية قائلاً لهم :

ألم أقل لكم إنها منحة إله المطر الذي بعثكم إلينا؟ . . . نعم إنها منحة إله المطر الذي بعثكم إلينا .

وشاع الخبر السعيد بسرعة في أنحاء القرية الصغيرة كلها ، لقد كان بالفعل خبراً سعيداً ومؤملاً في الوقت نفسه ، إنه سعيد من حيث إن أجداد تلك القرية كانوا مسلمين وقد كان صاحب تلك الكتب هو سبب إسلامهم ، كما أنه مؤلم من حيث إنهم لا يعرفون عن الإسلام شيئاً بعد أن رحل عنهم ذلك الرجل الصالح منذ عشرات السنين .

إني أروي هذه القصة بتصرف بسيط كما جاءت عن جليسنا الصالح الذي زارنا في غرفة القيادة وكما سمعتها أيضاً بأذني . فهل يدرك شباب اليوم أهمية الدعوة إلى الله وأن أناساً كثيرين في العالم بحاجة إلى أن يعرفوا حقيقة هذا الدين على صورته الحقة كما جاء به المصطفى ﷺ الذي قال : «بلغوا عني ولو آية» .

(*) هذه القصة الواقعية كتبها بتصرف للدكتور عبد الرحمن السميح حفظه الله الأمين العام للجنة مسلمي إفريقيا .



الطيور المهاجرة

كابتن علي المدني

الظهران - السعودية

أسفرت الشمس عن وجهها في أحد أيام الشتاء الباردة من وراء
خمارها الذهبي لتحيي أسراب طيور السنور الذي ملأ السماء
بنغمات صوته المتميز على شواطئ بحر الخليج العربي فجدد في
الأذهان صورة الهجرة السنوية لتلك الأسراب، وردت السنابير على
تلك التحية مرفقةً أجنتها أن: حيّ هلا بصباح يوم جديد.
ولتكمل رحلتها التي قدمت بها من بلاد أوروبا عبر جبال الألب
وهضاب الأناضول ميممةً شطر الهند، إلى حيث الدفء والطعام
الوفير.

وتهاجر طيور السنور والقلق والبط والإوز والبجع وغيرها من
الطيور سنوياً في فصل الشتاء بأعدادها الهائلة التي تصل إلى

عشرات آلاف الملايين إلى المناطق الدافئة بحثاً عن الطعام ، ثم تعود بعد نهاية الفصل إلى نفس المكان الذي هاجرت منه دون أن تضيع . وتهاجر هذه الطيور من أمريكا الشمالية من ولاية آلاسكا إلى جزر الهاواي وتاهيتي جنوباً لتقطع مسافة تصل إلى ٩٦٠٠ كيلو متر عبر المحيط الهادي دون بوصلة ولا إسطرلاب . حيث إن بعضها قد يقطع في رحلة الالعودة مسافة تصل إلى ٣٢ ألفاً من الكيلو مترات تقطعها هذه الطيور بهداية من خالقها وهاديا الذي قال في كتابه العظيم : ﴿ والذي قدر فهدى ﴾ ..

في ذلك اليوم اصطفت أسراب اللقالق والسنانير لتستعد لقطع مرحلة جديدة من مراحل الهجرة السنوية فترى بينهم هناك مجموعة من القادة قد تمّ الاتفاق بينها على قيادة الطيور بالتعاقب ، ثم هاهي قد توزعت أسراباً واستدارت بصدورها الناصعة البياض نحو الشمس لتحدد خط الرحلة القادم ، حتى إذا ما عرفت وجهتها بهداية من ربها ضرب كل قائد بجناحيه الكبيرين الأبيضين الهواء وزعق زعقة الانطلاقة الكبرى مستنهضاً رفاقه قائلاً :

هيا بنا نظير إلى حيث الدفء والطعام الوفير.

وبينما كانت أسراب اللقالق والسنانير تضرب بأجنحتها الهواء طائفة مودعة سواحل الخليج كان القبطان أبا عبد الله يدفع مقابض الدفع في طائرته الإيرباص ذات المحركات الضخمة وهو على بداية مدرج مطار الظهران ، مما جعلها تزار بشكل مخيف معلنة للجميع بأنها قد عرفت خط رحلتها القادمة وهاهي تودع وتغادر

الأرض أسوة بمثيلاتها من السنائر المهاجرة .

ودعت طائرة الإيرباص مطار الظهران وهي تنوي الذهاب إلى مطار الرياض ولكنها لا تعلم ماذا ينتظرها في الدقائق القليلة القادمة ، وكذلك ودع المسافرون أهلهم وجلسوا في صف طويل من الكراسي داخل تلك الطائرة الحديدية العملاقة ، حيث إن كلا منهم له وجهةٌ هو مولياها ، فهذا مندوب شركة يريد الاجتماع ببقية المسوقين ، وهذا تاجر ذاهب ليحصى أرقام رصيده المتين ، وهذا عابد ذاهب ليستنريد من الطاعات في بيت رب العالمين ، وتلك مشتاقة لزيارة أهلها بعد غياب زاد من الحنين ، وهذا شيخ ، وهذا صغير ، وهذا كبير ، وهذا فقير ، وهذا وزير ، كل له وجهة هو مولياها ذلك تقدير رب العالمين .

ودع قائد الطائرة مطار الظهران وهو يمسك بزمام مقود الطائرة وعينه قد تركزت على العدادات الأمامية هو ومساعدته الذي يجلس عن يمينه وقد غابت عنهما مفاجآت المستقبل القريبة .

لم يلحظ القبطان وهو يرفع الطائرة من الأرض أن أسراب الطيور قد بدأت تميل وتقترب باتجاه مطار الظهران ، ثم هاهي تقترب أكثر فأكثر حتى أخذت تتجاوز مجال خط طيران طائرة الإيرباص المحدد لها ، ولكن أنى لها أن تعرف فهي لها قوانين طيران خاصة بها قد فطرها خالقها عليها دون تدخل إنسان .

ثم هاهي تقترب وتزيد اقتراباً من الطائرة التي بدأت سرعتها تزيد بعد أن رفعت عجلاتها حتى أصبحت على مسافة قريبة جداً

من نافذة القبطان الجانبية ، مما جعل القبطان يلحظها ولكن في وقت متأخر جداً ، وفي وقت كان القبطان يميل بالطائرة للدوران فوق شاطئ الخليج عندما سمع انفجاراً قوياً هزّ له أرجاء المطار والساكنين حوله .

دوى ذلك الانفجار فهز الطائرة هزاً ، ونتيجة لذلك تطايرت أشلاء ودماء من لحم وعظام ، وأخذ كل يتساءل :

- ماذا حصل ؟

- ماذا حدث ؟

- ما هذا الانفجار ؟

قائد الطائرة تساءلا .

والمسافرون تساءلوا .

حتى أن موظفي المطار تقافزوا إلى خارج مكاتبهم ليستكشفوا سبب ذلك الصوت المفزع .

ويأتي الجواب للجميع ساقطاً من السماء على شكل طيور السنور المخرجة بدمائها :

- إنها أسراب طيور السنور بل قل إنها بعض أسراب طيور السنور، بل قل : لقد كانت طيوراً وهي الآن لحماً مفروماً فرمته ريش المحرك النفاث الفولاذية عند اصطدامها بها فنشرته في السماء ، ولقد اعترضت تلك الطيور الطائرة في طريقها واصطدمت بها بقوة في

مقدمة محركها الأيسر النفث مما أدى إلى إعوجاج اثني عشرة ريشة فولاذية ، وتكسر بعض أجزاء المحرك الداخلي الذي سبب حصول تضاعفٍ هوائي شديد متعاكس خرج من جوانب المحرك بقوة شديدة على شكل انفجار.

ونحن نتساءل ما الذي يجعل ريشة المروحة الفولاذية التي يبلغ طولها المتر ونصف المتر وعرضها الذي يقدر بنحو من ١٥ سم أن تنثني أمام طيرٍ خفيف الوزن لا يتجاوز وزنه ٣ كيلو غرامات من اللحم والعظم؟ .

والجواب على هذا يدعونا أن نرجع ونراجع معلوماتنا السابقة في علم الميكانيكا التي تقول :

حينما تكتسب كتلة جسم ما سرعةً عاليةً في اتجاهٍ معين فإن الكتلة يزداد وزنها طردياً مع السرعة عند محاولة إيقافها .

وبناءً على ذلك وضع علماء الرياضيات عدة قوانين ميكانيكية لا تزال تستعمل إلى الآن في صناعة الأسلحة والصواريخ وحتى السيارات ، ومن هذا فإننا نستطيع أن نتصور قوة الضغط الهائلة التي تنتج من اصطدام جسم سريع خفيف بجسم ثابت ، أو معاكس له في الاتجاه كرصاصة مسدس أو ضربة سيف أو نبل أو سكين . كما أن ذلك يذكرنا بحديث المصطفى ﷺ : «ألا إن القوة الرمي ألا إن القوة الرمي» . وكلام الرسول المصطفى هذا يؤكد لنا حقيقة ، هي :

أن الدول الأقوى ضرباً ورمياً هي الدول القوية والمسيطرة على غيرها .

ونتيجة لذلك الصوت القوي المخيف أُعلنت حالة الطوارئ في مطار الظهران وتدافعت سيارات الإطفاء والإسعاف إلى بداية المدرج انتظاراً للطائرة التي قرر قائدتها العودة بها .

وبعد عدة دقائق كان القبطان قد أطفأ المحرك الأيسر واستدار بالطائرة لينزل مرةً أخرى على أرض المطار، وبكل ثقة واتزان تمت السيطرة على المشكلة التي حصلت للطائرة، واستعادت توازنها مع أنها فقدت ٥٠٪ من قوة دفعها الأمر الذي جعل القبطان أن يعمل على زيادة زاوية الزعنفة (الذيل) الخلفية لكي يحافظ على اتزان الطائرة عند الهبوط .

ووصلت الطائرة بسلام إلى الأرض والحمد لله ، وحمد الجميع الله سبحانه وتعالى على سلامة الوصول كما شكروا القبطان وبقية الطاقم على حسن صنيعهم وكان عجبهم بالغاً عندما علموا أن ذلك بسبب مجموعة من الطيور المهاجرة دخلت في المحرك النفث فعطلته عن العمل والذي قدرت تكاليف إصلاحه فيما بعد بـ مليون دولار .

مسكنة تلك الطيور إنها ليست بأحسن حالاً من بقية الطائرات بل إنها تتعرض لنفس المخاطر والظروف الصعبة التي يتعرض لها الطيارون حيث إنه قد جاءت بعض التقارير عن حوادث الطيور المهاجرة التي تقول : إن الطيور التي تهجر من

شمال الكرة الأرضية إلى جنوبها في فصل الشتاء وتعود إليها مرة أخرى في نهاية الفصل تتعرض لأخطار عديدة أثناء رحلتها الطويلة التي تتراوح بين ٢٠٠٠ و ٣٢٠٠٠ كيلو متراً حيث إنها تتعرض أثناء طيرانها إلى العواصف الجوية الماطرة والمحملة غالباً بالأمطار والثلوج ، أو إلى الاصطدام بالأبراج العالية التي بناها الإنسان .

ففي سنة ١٩٠٤ في شهر مارس قتل ما يقارب من ٧٥٠ ألف طائر مهاجر في أمريكا الشمالية جنوب غرب ولاية «مينوسوتا» وذلك بسبب اصطدامها بعاصفة ثلجية رعدية ماطرة ، الأمر الذي أدى إلى سقوط ذلك العدد الهائل من الطيور وانتشاره على رقعة أرض قدرت مساحتها بخمسة كيلو مترات مربعة .

وأيضاً بالقرب من ولاية «جورجيا» الأمريكية اصطدم ٢٠ ألف طائر مهاجر ببرج تلفزيون بسبب ارتفاعه الشاهق الذي وصل إلى ٣٠٠ متر مما أدى إلى هلاكها وتغطية شوارع تلك المدينة بالطيور .

ولكن الملايين من تلك الطيور غالباً تصل إلى أهدافها سالمة بإذن ربها ، وقد يشاء الله أن يسقط الآلاف منها فوق بحار المحيطات بسبب التعب أو العواصف الماطرة فيجعلها طعاماً سائغاً للقروش والحيتان .

فسبحان من قدر أقوات الخلق ورزقهم أجمعين .



مجاهدون من أفغان

لاهور - باكستان

قال الله تعالى :

﴿لتجدن أشد الناس عداوة للذين آمنوا اليهود والذين أشركوا...﴾ مصداق هذه الآية يتحقق في كل زمان تغيب فيه شريعة الإسلام عن الحكم وفي كل مكان يسود الشرك على النفوس ، فيستعبد العباد للحجارة والشهوات وشياطين البشر.

وهناك أمثلة حية حدثنا عنها العصر الحاضر، فهنا هي بلاد البلقان تشور بها ذئاب الشرك لقتل وهتك أعراض المسلمين في البوسنة، وتلك الفلبين كذلك وصاحبته كشمير وكذلك أريتريا وأيضاً بلاد الشيشان التي زحف عليها ملاحدة الشيوعية فحولوها أنهاراً تسيل من دماء المسلمين، كما فعلوا قبلها في أفغان التي

عاشت ١٦ عاماً تثن تحت مدافع ورسا ص وخناجر أعداء الإسلام، حيث تدافعت هيئات الإغاثة لإنقاذ إخوانهم المنكوبين، وتدافع الشباب المسلم من كل مكان لنصرتهم عندما سمعوا النداء . . . وا إسلاماه وا إسلاماه .

وعندما ثارت المحنة في بلاد الأفغان هبَّ ذلك المسلم الشاب فحمل سلاحه وتقدَّم، وهب ذلك التاجر وحمل ماله وتقدَّم وهبَّ ذلك العالم بعلمه فتقدَّم فبرزت جبال ووهاد وأنهار بلاد أفغان بشكلها القاسي الوعر فنخسها ذلك المسلم بحربة رشاشه، ووقف على سفوح جبالها متحدياً متأملاً تلك الجبال الشامخة، وأنهارها العظيمة التي كانت تروي عروق الحياة فيها وهي تشهد فتح جيوش المسلمين العرب لها أيام البطل الفاتح محمد بن القاسم (بطل بلاد السند حيث فتحت (كابل) وقبلها فتح المسلمون (نهاوند) و(بلخ) والتي واصلت سيرها فيما بعد إلى أسوار بلاد الصين التي مدت ذراعيها فرحاً بقدومهم فأسلم من جراء ذلك مئات الملايين من سكان آسيا، ثم ها هي اليوم تشهد مرةً أخرى قدوم المجاهدين العرب، ليجددوا أمجاد أسلافهم وليعيدوا الصورة المشرقة إلى النفوس والأذهان بعد أن نُسيَت منذ وقت طويل .



تفرج ابتسامة غير واضحة على محيا قبطان الطائرة وهو ينظر إلى أرتال الشباب الذين قدموا للجهاد في بلاد الأفغان وهم يصعدون سلم طائرة الإيرباص في مطار مدينة لاهور^(١)، شباب تتراوح أعمارهم بين الـ ١٥ و ٣٠ ربيعاً، شباب ملؤوا حيوية ونشاطاً، استرخصوا أرواحهم وأموالهم في سبيل الله - ولا نزكي على الله أحداً- فجاءوا لنصرة إخوانهم المسلمين الأفغان، قطعوا المسافات الطويلة، ومشوا عبر الطرق الوعرة والثلوج لساعات وأيام، فلم يقف أمامهم جبل إلا صعدوه ولا وادٍ إلا عبروه، حملوا لإخوانهم المجاهدين الأفغان المؤونة والسلاح والعدة والعتاد، كان حديثهم التسبيح، وحدائهم التهليل لا ينفكون من الذكر إلا قليلاً، كانوا يرون الجنة وحورها في الرؤى، ويمنون أنفسهم باللقاء القريب، وكانت رياح المسك تعبق من بعض قتلاهم ونحسبهم شهداء عند الله فتثير تلك الرائحة أشجان الشوق إلى دار النعيم.

وتمتلئ الطائرة بهم وبغيرهم، فمنهم من قضى في ساحات القتال سنة أو سنتان أو أقل أو أكثر، ومن منهم من صدق في نيته ومنهم من كذب، وكل سيحاسب على قدر نيته كما قال المصطفى ﷺ. «من قاتل لتكون كلمة الله هي العليا فهو في سبيل الله». وبعد أن استقر الشباب في مقاعدهم أقفلت الطائرة أبوابها واشتغلت محركاتها ثم سارت على أرض المطار إلى بداية مدرج الإقلاع تنتظر دورها للإقلاع.

(١) وتسمى مدينة العلم في شمال باكستان.

ثم تطير الطائرة مودعة مطار لاهور إلى مطار الظهران والذي كان يرقب الطائرات التي تقل المجاهدين -ونحسبهم كذلك- يجد أن الخشوع كان يخيم عليها فركابها كانوا مشغولين في ذكر وتسبيح، أو قراءة القرآن، أو صلاة، فليس هناك وقت يضيع في كلام فارغ، أو مشاهدة أفلام قليلة النفع، أو لعب بزهر طاولة أو ورقة أو صحة تهدر في شرب الدخان. فلقد تعلموا أن وقت المسلم ثمين وهو حياته لذا وجب عليه أن يستغله في طاعة الله. وتلك هي حياة الجهاد وما تركت أمة الجهاد إلا ذلت. كما قال المصطفى ﷺ: «ما تركت أمة الجهاد إلا ذلت».

وكان من بين هؤلاء الشباب شاب قد قارب العشرين من العمر. وقد أشرق وجهه الأبيض عن ابتسامة هشة بها إلى بالسلام عندما قطعت عليه قراءته من مصحف صغير في يده، عندما كنت أجول بين ركاب الدرجة الأولى لأسلم عليهم، واستعلم عن أخبار الجهاد هناك.

لقد استوقفني ذلك الشاب وقال: هل أنت القبطان؟

فأجبت بنعم؛ وكأني فهمت ما يقصده من سؤاله لي فقلت متماً جوابي: ولكن هناك قبطان آخر يقود الطائرة الآن؛ لأن مهمتي كقبطان انتهت بالطيران بالطائرة من جدة إلى لاهور، أما العودة فإنها مهمة القبطان الآخر الذي يطير بنا الآن وأنا الآن مسافر مثلك.

ثم أخذنا نتجاذب أطراف الحديث عن الجهاد وأحوال

المجاهدين ، ولقد سمعت منه قصصاً عجيبة كانت تحصل لهم في ساحات الجهاد وعن كرامات كانوا يعايشونها ويرونها رأي العين ، من أسراب طيور كانت تطير فوق رؤوس جنود الشيوعيين وترميهم بالقنابل ، ومجموعات من الخيالة أبيض لباسهم وخيولهم يغيرون على مواقع الشيوعيين ، فيقطعون منهم الرؤوس ، ويقتلون منهم الجماعات الكثيرة ، إلى غير ذلك من القصص العجيبة التي يقف الإنسان عندها متأملاً متفكراً .

ومن القصص العجيبة التي رواها لي ذلك الأخ ، قصة أخ له كان قد ذهب قبل سنة إلى بلاد الأفغان للجهاد في سبيل الله هناك . قال ذلك الشاب :

نعي خبر وفاة أخي في أحد المعارك هناك إلينا في جدة فأرسلتني والدي لأستطلع صحة ذلك الخبر قبل أربعة أشهر من الآن وعندما وصلت إلى هناك - يقصد ببلاد الأفغان - اتجهت إلى ولاية (جلال آباد) وأخذت أنتقل من قرية إلى قرية ومن مكان إلى مكان مستعيناً بالإخوة العرب والأفغان هناك لكي نتعرف على مكانه ، وهكذا أخذنا نتنقل من معسكر إلى معسكر إلى أن وصلنا إلى مكانه بعد أربعة أشهر من حصول المعركة ، وأردت التأكد من خبره ففتح لي قبره وإذا بي أرى المفاجأة المفرحة ، لقد رأيت أخي مستلقياً على ظهره كالنائم ولم يتغير لونه ولا شيء من جسمه ، بل إن رائحة المسك الزكية كانت تفوح منه فاغرورقت عينايا من الفرحة

والسرور، وكنت وقتها أتمنى أن تكون والدتي بقربي لتقرب عينيها به .
كان محدثي يحدثني بكل هدوء وطمأنينة ، وهو يتسم تبسُّم من
علَّق على صدره وسام الفوز والنجاح ، ونحن نقول : وأي فوز بعد
ذلك الفوز ، ونحن نرى علامات الرضا على محيا أخيك في قبره
نسأل الله له الفردوس الأعلى . . .

أكمل الشاب كلامه قائلاً :

ثم مددت يدي إليه فأخذت خصلةً من شعره ، علامةً ودليلاً
لوالدتي التي كانت تترقبه باشتياق فلعل ذلك يكون لها سلوى .
في هذه الأثناء مدَّ محدثي يده إلى جيبه وأخرج قطعة ورق نشاف
زرقاء فاتحة اللون قد طويت بطريقة تحفظ ما بداخلها وقال وهو
يمدُّها لي :

وهذه هي خصلة الشعر ولك أن تشم رائحة المسك فهي لا
زالت تعبق منها .

فأخذتها من يده وشممتها . . . ثم شممتها وقلت في نفسي
سبحان الله ما أجمل هذه الرائحة ! ، إن هذه روائح أهل الدنيا فما
بال روائح أهل الجنة وحورها وتذكرت عندها أحاديث المصطفى
ﷺ في وصف أهل الجنة ، وما أعده الله سبحانه وتعالى للشهداء في
سبيله . . .

قال تعالى :

﴿ يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا هَلْ أَدُلُّكُمْ عَلَى تِجَارَةٍ تُنْجِيكُمْ مِنْ عَذَابِ

أليم * تؤمنون بالله ورسوله وتجاهدون في سبيل الله بأموالكم
وأفئسكم ذلكم خير لكم إن كنتم تعلمون * يغفر لكم ذنوبكم
ويدخلكم جنات تجري من تحتها الأنهار ومساكن طيبة في جنات
عدن ذلك الفوز العظيم ﴿ سورة الصف .

وعن أبي هريرة أن رجلاً سأل رسول الله ﷺ : « يا رسول الله ،
دلني على عمل يعدل الجهاد؟ قال : لا أجده . ثم قال : هل
تستطيع إذا خرج المجاهد أن تدخل مسجدك فتقوم ولا تفتر ،
وتصوم ولا تفطر؟ فقال الصحابي : ومن يستطيع ذلك؟ » . رواه
البخاري .

وقال ﷺ : « ما غبرت قدما عبد في سبيل الله فتمسه النار » .
رواه البخاري .

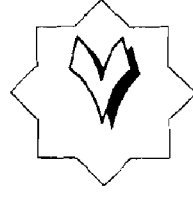
وقال ﷺ : « ما يجد الشهيد من مس القتل إلا كما يجد أحدكم
من مس القرصة » . رواه الترمذي .

وقال ﷺ : « من أنفق نفقة في سبيل الله كتب له سبعمائة
ضعف » . رواه الترمذي .

وقال ﷺ : « من علّم الرمي ثم تركه فليس منا » . رواه مسلم .

وقال ﷺ : « من مات ولم يغز ، ولم يحدث نفسه بغزو مات على
شعبة من النفاق » . رواه مسلم .

فنسأل الله أن يحشرنا مع النبيين والصديقين والشهداء
والصالحين وحسن أولئك رفيقاً .



ثعبان حول الطائرة

الرائد سليم

الطائف - السعودية

فحيح الأفاعي يخيف للنفوس وعلاجها القتل بالخنق أو قطع الرؤوس ، ولها أشكال وأنواع يعجب الإنسان من صنع الخالق في تكوينها ، قد حشيت سمّاً زعافاً ينساب من أنيابها وفكوكها ، هو في الوقت نفسه دواء يستعمله الناس في بعض علاجها ، قاسية التكوين في خلقها ، قبيحة المنظر في شكلها ، أمرنا الرسول الكريم ﷺ بقتلها في حرام الأماكن وحلالها ^(١) ، ارتضت لنفسها مكاناً بين الأحجار ، والصحاري الشاسعة القفار ، تذكر بقساوة الحياة وصلافتها ، قد أكسبت ساكنيها شيئاً من الرعونة ، فلا ترى فيها إلا كل ذي نابٍ ومخلب وما غلب على طبعه الخشونة .

(١) عدا العمار ومنها التي تسكن في البيوت حيث تتلبس بها الجان ولذا يجب أن تؤمر بالخروج من البيت ثلاث فإن خرجت وإلا قتلت وهذا من هدي المصطفى ﷺ .

أمام تلك الطبيعة وقف الإنسان متحدياً قوياً شديداً البأس ، فذلّت له وجعلت من نفسها خادماً ، كريمةً إذاً هو كريم ، شديدةً إذاً هو شديد ، أعطته خيراتاً بإذن ربها ، وطوت نفسها له سهلاً عند الرحيل حتى دان البرد لحرارة الأقدام عند الشدائد ، وتضاءل لهيب الحر أمام برد اليقين والقناعة بالعيش البسيط ، فأصبح الكرم عنده سجيّة ، والشجاعة فيه مزيّة ، يجلو المجلس معه تحت سقف بيت الشّعر في بيته المضياف عند احمرار الجمر ، حيث القهوة العربية لتذكر في بيت الشعر المشهور:

يا محلّ الفنجال مع سيحة البال في مجلس مافيه نفس ثقيلة
هذا ولد عم وهذا ولد خال وهذا رفيح مانبي بديلة

في سماء منطقة شرق مطار الطائف كانت هناك طائرة من نوع (F - 5) الحربية تتمايل من اليمين إلى الشمال ، ثم تصعد بصورة لولبية لتنفّض كالصقر بشكل مخيف لتضرب الهدف مرةً أخرى مودعةً الدمار والنيران والخسائر في الطائرة الأخرى المعادية لها ، ثم يميل بها القائد سليم بعيداً ليصعد إلى ارتفاع ٢٠ ألف قدم مودعاً صاحبه الذي أصيبت طائرته^(١) بقوله :

- مع السلامة يا أحمد ، أراك هذه الليلة في القاعدة إن شاء الله . ويحييه أحمد بصوت المغلوب في المعركة :

(١) الطائرة المصابة هنا تمثيلية تدريب للطيارين المقاتلين في جولاتهم الأسبوعية التدريبية يقومون بها بين بعضهم حيث تمثل الطائرة الأولى الهجوم والأخرى الدفاع .

- إن شاء الله .

ويصعد سليم بالطائرة وأصابعه تحرك مفاتيح جهاز بث أشعة الرادار للبحث عن هدف آخر وهو يقول في نفسه :

- أين هو؟ أين هو؟ أين هو؟

وفجأةً يجده .

- نعم ، إنه هناك لقد وجدتها . .

. . إنها تبعد ٢٠ كيلو متراً على ارتفاع ٢٠ ألف قدم .

وماهي إلا ثوان معدودة حتى يصل سليم بطائرته الـ (F - 5) إلى ٢٠ ألف قدم ، ويقترب بطائرته من الطائرة الهدف ، ثم يدور خلفها بحركة بهلوانية ويقترب منها شيئاً فشيئاً حتى بدا حجم طائرته صغيراً مقارنة بها حيث إنها طائرة من نوع (HC - 130) الضخمة ذات الأربع محركات التربينية^(١) فاقترب من خلف جناحها الأيمن وضغط بأصبعه على زرٍ خاص في مقود الطائرة الذي يمسك به قريبٍ من زر إطلاق الصواريخ .

طائرة الـ (HC- 130) من الطائرات الجيدة التي يُعتمد عليها بعد الله سبحانه وتعالى في المعارك والإنقاذ والإغاثة والسفر أيضاً لنقل المعونات والأسلحة والجرحى ، حيث إن لها من المميزات التكتيكية التي تجعلها من الطائرات المرغوبة عند الكثير من دول

(١) تربينية من كلمة TURBINE الإفرنجية وتعني المحرك ذو المرواح العديدة الضاغطة الشبيهة بالنفث .

العالم .

ضغط قائد الطائرة سليم على زر جهاز راديو الاتصال ليُحيي قائد طائرة الـ (HC - 130) ويسلم عليه ويخبره بأنه جاهز لأداء المهمة .

ويرد قائد الطائرة السلام ويلتفت إليه ليراه عبر زجاج نافذة غرفة القيادة الجانبي ، ثم يقول له :

حسناً ، انتقل إلى خلف جناحي الأيسر .

ويحييه القائد سليم :

حسناً ، سأنتقل إلى خلف جناحك الأيسر .

وبحركة بهلوانية يدور (سليم) بطائرته خلف طائرته الـ (HC - 130) حتى إذا ما كان خلف جناح الطائرة الكبير ضغط قائدها زراً خاصاً جعل قطعة معدنية قمعية الشكل متصلة بحبل معدني تنطلق باتجاه طائرة الـ (F - 5) طائرة قائدنا سليم .

كان سليم يقظاً لتلك الحركة فانحرف عن تلك القطعة كي لا تصدم بزجاج طائرته ، ثم اقترب منها أكثر . . فأكثر . . فأكثر حتى أمسكها . أمسك القائد سليم بتلك القطعة المعدنية بملقط فولاذي خارج جسم طائرته ، ثم أعلم القائد الآخر بذلك ، عندها قال قائد طائرة الـ (HC - 130) : ابدأ العملية الآن . .

إنها عملية نقل الوقود من طائرة الـ (HC - 130) إلى طائرة الـ (F - 5) في السماء على ذلك الارتفاع الشاهق ، ولقد كانت الطائرة

الـ (HC - 130) هذه خزاناً للوقود تطير لتزويد الطائرات المقاتلة في السماء لتواصل قتالها وهجومها في المعارك لضرب الأهداف المعينة لها ، وهذا تكتيك في الحرب له أهميته العظيمة وكذلك للوصول إلى الأهداف البعيدة المدى .

لقد كان (القائد سليم) ربيب الصحراء القاسية معتاداً في حادثة سنه على مشاهدة أسلوب تجهيز قوافل الجمال لقطع المفاوز^(١) حيث كان العرب أهل الصحراء قبل قطع الصحاري يروون الإبل حتى تمتلئ وتتفخ بطونها ، ثم يُشدُّ على آذانها وأفواها -لكي لا تجترّ فيستهلك الماء الذي في بطنها - وقد يضطرون أثناء السفر إلى ذبح بعضها وسقي الماء الذي فيها لبقية جمال القافلة لبعض الجمال تحسباً للمفازة الطويل قطعها) كما حصل في معركة اليرموك عندما اتجه القائد الفاتح خالد بن الوليد بنصف جيشه من العراق إلى فلسطين عبر صحراء شمال الجزيرة العربية للاشتراك مع جيوش المسلمين في المعركة ضد جيوش الروم^(٢) .

إن الصورة تعيد نفسها ولكن بشكل آخر قلَّ ما يتبَّه له الإنسان ، فالماء حياة لمواصلة السير ، وكذلك الوقود فإنه حياةٌ لمحرك الطائرة الذي يضمن مواصلة الطيران وكذلك لقائدها .

وبعد أن تزودت طائرة (F - 5) بالوقود اللازم لها أقفلت مفاتيح الخزانات والمضخات إعلاناً بإنهاء العملية ورغبة الانفصال عن

(١) جمع مفازة مشتقة من الفوز كناية عن فوز من يقطع الصحراء بحياته .

(٢) راجع معركة اليرموك - البداية والنهاية لابن كثير .

الطائرة الـ (130 - HC) عندها أجاب قائد الطائرة الـ (HC - 130):

حسناً لك أن تنفصل الآن مع السلامة .

وأجاب قبطاننا سليم :

سأنفصل الآن مع السلامة .

وهنا حدث ما لم يكن في الحسبان !!

نعم ، لقد حدث هنا ما لم يكن في الحسبان ، وذلك أنه عندما تراجعت طائرة الـ (F - 5) إلى الخلف قليلاً لكي تفصل عنها الأنبوب الممتد من طائرة الـ (130 - HC) ، لم ينفصل الأنبوب من المقبض الفولاذي مع أن أضرار نظام التزود بالوقود مقفلة عند الطائرتين ، الأمر الذي أدى إلى أن تنشد طائرة الـ (130 - HC) إلى الخلف قليلاً ويختل توازنها فتتأرجح وكذلك طائرة الـ (F - 5) ، فإنها لم تكن بأحسن حالاً منها فقد تأرجحت هي الأخرى يميناً وشمالاً ، مما جعل الأنبوب المعدني يصل إلى مرحلة التوتر الشديد الأمر الذي أدى إلى انفصاله من جهة طائرة الـ (130 - HC) فيرجع بسرعة ويضرب جسم طائرة الـ (F - 5) ويلتف حولها كالشعبان .

- ماذا حصل ؟ . . ماذا حدث ؟

ويتكرر سؤال قائد الطائرة الـ (130 - HC) :

- قائد سليم . . . هل تسمعي ؟ ماذا حصل ؟ هل أنت

بخير؟

ويتكرر السؤال أيضاً:

- قائد سليم ؟ هل أنت بخير؟ هل تسمعني؟

ويلتف الشعبان المعدني حول الطائرة، ويدخل معها في صراع مخيف على أثره أخذت طائرة القائد سليم تدور بشكل دائري غير منتظم، ثم ترتفع إلى الأعلى لتهوي مرةً أخرى لتغالب ذلك الشعبان المعدني.

ويتكرر السؤال مرة أخرى:

- سليم أين أنت؟ ماذا حصل؟

ويجيب القائد سليم أخيراً:

نعم . . . نعم . . . أنا بخير. . . لقد حدث أن انقطع أنبوب تزويد الوقود من جناحكم والتفّ حول طائرتي بسرعة مدهشة وها أنا الآن لا أستطيع منه فكاكاً.

ويجيب قائد الطائرة الأخرى:

كان الله في عونك . .

ثم حصلت عدة اتصالات هاتفية بين كل من الطائرتين والقاعدة الجوية في مطار الطائف التي هبت فرقها المساندة للطوارئ بالاستعداد لتلك الحالة الطارئة .

وقد يسأل سائل : وماذا عسى ذلك الشعبان أن يؤثر؟

والجواب على ذلك السؤال :

هو أن الأنبوب المعدني المرن كفيل بأن يكسر أي جزء من أجزاء الطائرة الـ (F - 5) لأنه مازال مربوطاً بها وطرفه الآخر يتحرك بحرية بسبب قوة سرعة الهواء ويضرب بجسمها في الذيل ، أو الجناح ، أو زجاج مقصورة غرفة القيادة .

ولنعد إلى القائد سليم لنشاركه في محتته العصبية . .

فها هو يدور بطائرته باتجاه مطار الطائف يريد الهبوط به فينزل من ارتفاع ٢٠ ألف قدم إلى ٨ آلاف قدم ، ويتجه إلى المدرج رقم ٢٥ ، ثم ها هو يمد جناحيها ليقفل من سرعتها إذ لم يبق على الهبوط إلا دقائق معدودة ، وعلى مسافة تقارب الـ ١٠ كيلومترات يمد يده إلى مفتاح إنزال العجلات ويحركه إلى الأسفل ، وتكون المفاجأة الأخرى :

- لم تنزل العجلات

- ماذا لم تنزل العجلات والطائرة تقترب بسرعة إلى مكان الهبوط !!!

ويقطب (سليم) جبينه وينظر بعصبية إلى ذلك المفتاح (مفتاح إنزال العجلات) ويحركه مرة أخرى فلعل المحاولة الأخرى تفيد . . .

ولكن لا فائدة لم تنزل العجلات والطائرة لا زالت بسرعة نحو المدرج

- يا الله ما هذه المصائب المتتالية !! (يحدث سليم نفسه) .

نعم ، إنه الشعبان الذي التف حول الطائرة من أسفلها فربطها
ربطاً محكماً منع أبواب غرفة العجلات من أن تفتح لنزولها .

- يا الله ما هذه السورطة ! . . يا الله رحمتك . . . يا الله
ساعدني . . .

لا حول ولا قوة إلا بالله . . . إنا لله وإنا إليه راجعون . . .
أسئلة وخواطر كثيرة تدور مسرعةً في ذهن القائد سليم والوقت
يمضي بسرعة والقرار يجب أن يتخذ خلال العشرة ثوان القادمة . . .
ولننظر إلى طائرة الـ (F - 5) من برج المراقبة وهي تتجه مسرعة
إلى مدرج الهبوط وقد التف ذلك الشعبان حولها . . .

ونحن نتساءل : هل ستنزل الطائرة زحفاً على بطنها كما يفعل
الشعبان أم ماذا ؟ ولنعد إلى القائد سليم الذي بدا مشدود الأعصاب
وهو يحدث نفسه :

- ٩ ثوانٍ بقيت . . .
- الشعبان مازال ملتقاً حولي . . .
- ٨ ثوانٍ بقيت . . .
- المدرج يقترب مني بسرعة . . .
- ٧ ثوانٍ بقيت . . .
- ويصيح به موظف برج المراقبة :
- لا تنس العجلات .

نعم ، لقد قطع عليه برج المراقبة حديث نفسه المتواصل وهو

يتجه إلى الهبوط ولم يقرر بعد ، ولكنها كانت اللحظة الحاسمة لاتخاذ القرار . . .

نعم ، لقد اتخذ القرار بالصعود مرة أخرى والاتجاه إلى (المنطقة المهجورة) .

لقد بدأ القائد سليم متخوفاً أكثر من ذي قبل ، ولكنه لم يقطع الأمل بالله - سبحانه وتعالى - فإيمانه قوي ، وعزته بإسلامه هي تاجه الذي يفخر به ، ولكن المقادير التي يقدرها الله عزوجل على البشر هي اختبارات لهم وابتلاءات لعلهم يرجعون إليه ويستغيثون به ، وكما جاء في الحديث الصحيح عن المصطفى ﷺ « إن الله إذا أحب عبداً من عباده الصالحين ابتلاه حتى ليمشي على الأرض وليس عليه خطيئة » . . . أي ليس عليه خطيئة واحدة يحاسبه عليها يوم القيامة .

ويتهف القائد سليم هتاف الواقع في شباك ثعبان إلى قائد العمليات الجوية : إني ذاهب إلى المنطقة المهجورة لأنهي المسألة فيما أنا وإما الثعبان ، وقد اضطر للقفز من الطائرة .

ويجيبه قائد العمليات :

وفقك الله وسدد خطاك ، أنت صاحب القرار الأخير .

ويتجه سليم إلى المنطقة المهجورة ويختفي بطائرته عن الأنظار ، وقد تبعته العيون والقلوب وهي تدعو له وفقك الله . . وفقك الله .

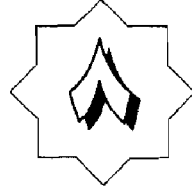
على أثر سماع ذلك الخبر تدافعت سيارات الإطفاء والإسعاف

والطوارئ المساندة للقوات الجوية نحو المنطقة المهجورة لترقب الحدث العظيم وهاهو قائدنا يدخل في صراع آخر مع الشعبان، فيدور إلى الأعلى بشكل حلزوني ثم يدور شمالاً، ثم يميناً هابطاً حول نفسه عدة مرات، والذي ينظر إليه من خارج الطائرة لا يشك في براعته وحذقه، أو جنونه الفعلي.

وبعد عدة محاولات من الصعود والنزول للتخلص من ذلك الشعبان التي باءت بالفشل قرر سليم أن يقفز من الطائرة بعد أن أعياه التعب واستنفذ كل الحيل.

ومدَّ القائد سليم يديه إلى ذراع القذف الصاروخي خارج الطائرة ولكن الله - سبحانه وتعالى - ألهمه أن يغير اتجاه يده إلى مفتاح إنزال العجلات ليحاول به المحاولة الأخيرة فلعلها تنزل . . . وها هو يحركه.

وعلى أثر ذلك يسمع سليم صوت أبواب العجلات تفتح وتنزل العجلات وتضاء العلامات الثلاثة الخضراء دلالة على نزولها التام فيتهلل وجهه فرحاً، ويستعيد نشاطه، فيدور طائراً بسرعة إلى مطار الطائف ويصل الخبر السعيد إلى القاعدة الجوية، ويسعد الجميع بذلك الخبر، ويحمدون الله له على السلامة.



٣٢ ساعة بين الجليد

كابتن جون كوش

البرت - كندا

كان ظلال « جو » يتراقص على الجدار المقابل لنار المدفأة التي كان يجلس بجوارها وهو يحتسي قهوته المفضلة عندما كانت صور بياض الأشجار العارية الأوراق واكتساء سقوف المنازل بالثوب الثلجي الجميل وصوت الرياح الذي ينساب من بين حافات النوافذ الخارجية لغرفة المعيشة تعيد إليه ذكريات أحداثٍ عاصرها قبل أربع سنوات حينما كان يشغل منصب مساعد طيار في القوات الجوية الكندية على الطائرة C-130 .

ولعلنا قبل قرائتنا القصة إخوتي القراء يجدر بنا أن نشارك « جو » في احتساء القهوة الساخنة لكي نكسر من حدة برودة تيارات هذه القصة القادمة أحداثها من القطب الشمالي حيث الحرارة اليومية تقارب العشرين درجة تحت الصفر .

* * *

قطعتان كبيرتان من جناحي طائرة محطمة مازالتا منصبتين في إحدى جُزُر القطب الشمالي كانتا ترمزان إلى أحداث قصة حصلت في ٣٠ أكتوبر ١٩٩١ م ، حيث مازالت آثارها باقية في نفوس الناجين منها بعد سقوطها حينما كانت في طريقها من قاعدة تويل غرينلاند الأمريكية في جزيرة غرينلاند إلى قاعدتها العسكرية ALERT الكندية في جزيرة قطبية أخرى تبعد عنها ساعتان تقريباً في الاتجاه القطبي .

وبطل هذه القصة الكابتن جون كوش الكندي الجنسية الذي كان يقود الطائرة الأمريكية الصنع من طراز C-130 سنرى أنه قد ساقه القدر إلى المنطقة القطبية لمعاصرة أحداث عصيبة كانت أشد ضراوة من أحداث حرب الخليج التي شارك فيها سنة ١٩٩٠ م .



لقد بدا أكثر الجنود أكبر من حجمهم الطبيعي بسبب ملابسهم الثقيلة وهم يربطون أحزمة مقاعدهم بعد أن أضاء القبطان إشارة ربط الحزام استعداداً للهبوط في القاعدة العسكرية الكندية «ALERT» القريبة من مركز القطب الشمالي حيث البرد الشديد . إنها رحلة إمدادات يومية تقريباً تنقل فيها الأغذية والأدوية وكل مايتعلق بأمور الحياة العادية وعلى الأخص الوقود الذي يعتبر عنصراً هاماً في سير عجلة الحياة هذه الأيام حيث إن طائرنا هذه قد حملت خزاناً معدنياً كبيراً مليئاً بوقود «الديزل» الذي قد ثبت بمقابض خاصة تمنعه من الحركة أثناء الطيران . والذي كان يشغل

مكاناً كبيراً بين أماكن جلوس الجنود الثمانية عشر الذي كان يتجول بينهم المضيف (ستيوارت). ليتأكد من سير الأمور على ما يرام ومن ربط أحزمة مقاعدهم .



وبينما كانت الطائرة تواصل نزولها وقد عبرت البحر المتجمد بين الجزيرتين القطبيتين باتجاه قاعدتهم العسكرية ، إذ لمح القبطان ضوءاً لامعاً منتشراً من خلف الضباب الخفيف الذي يشكل طبقات رقيقة تحجب حقيقة الرؤية في ليلة ظلماء كهذه ، عندها أيقن القبطان «كوش» أنه على مقربة من مطار القاعدة الجوية فالتفت إلى مساعده يخبره أن يطلب من مراقبي الحركة الجوية إلغاء إرشادهم بواسطة الرادار حيث إنهم سيعتمدون في الهبوط على النظر فالأنوار واضحة جلية إلا من حجب بسيطة على شكل طبقات ضبابية .

طلب القبطان من مساعده «جو» مد الجنيحات الخلفية استعداداً لتخفيف السرعة بينما كان يسحب مقابض الدفع إلى الخلف قليلاً للتقليل من سرعة دوران المراوح الأربع .

وعندما استدارت الطائرة يساراً جاعلة تلك الأضواء يمينها أمر القبطان مساعده بإنزال العجلات بينما كانت الطائرة تكمل نزولها مخترقة حجب الضباب الطبقي ، لقد كان القبطان «كوش» مدرباً بارزاً ومحبباً لكثير من الطيارين وكذلك بارزاً في لعبة البولينغ المفضلة لديه .

لقد كان القبطان «كوش» متيقناً من موقع مكان الهبوط عن

طريق تلك الأضواء وهو يدور بالطائرة يميناَ هذه المرة عندما قال
بعد تردد غير مقصود :

لقد اختفت أضواء المدرج !!! أين هي ؟

لم تأخذ هذه الكلمات مأخذ الجد عند مساعده الذي حدّق من
خلال زجاج الطائرة الأمامي والجانبى يريد أن يتأكد من تساؤل
القبطان بينما كانت الطائرة تقترب إلى الأرض بسرعة بين الضباب
الذي حجب الرؤية فجأة ، نعم لقد اختفت أضواء المدرج . . .
أين هي ؟

كانت ثوانٍ معدودات بعد كلمات القبطان وصمتٍ مخيف يملؤه
تساؤل قد خيّم على طاقم غرفة القيادة الأربعة وهم ينظرون إلى
الأمّام ويتساءلون : أين اختفت أضواء المدرج فجأة؟!؟

لعلّ الجواب لا يملكه حتى من جلس في الخلف من الجنود
الذي كان بعضهم مسترخياً بعد أن تقوّل على نفسه يريد حبس
الدفء بين جنبيه ثم راح في سباتٍ عميق وبعضهم كان نصف
نائمٍ يغالب نعاساً لذيذاً صعب نيله بسبب غياب أريكة أو فراش
وبعضهم أحب الاستفاده من الوقت فقضاه في حل كلماتٍ
متقاطعات لعلها تقطع الوقت الذي أصبح مملاً في ذلك المكان
المشحون بأترايه من الجنود ومن صوت المراوح الذي ألزمهم بسدّ
آذانهم بسدادات مطاطية خاصة .

وبينما كان الجميع يسبح في بحرٍ متجمد من التساؤل إذ
أخرجهم منه صوت اصطدامٍ قوي للطائرة بتلالٍ عالية ثلجية

متناثرة اهتزت على أثره الطائرة بأشهرها وتصدعت وتهشم زجاجها الأمامي وتدافع الثلج إلى الداخل بصورةٍ طار لها صواب ملاحى غرفة القيادة فلم يستطيعوا رؤية ما أمامهم ، وهاج الجنود في الخلف وماجوا وسقط بعضهم على بعضٍ وعلا الصراخ والعيول وتقطعت أربطة الأحزمة وتكسرت المقابض التي كانت تمسك بخزان «الديزل» المعدني الكبير فانكفأ على من كان بقربه من الجنود فأفقدتهم الوعي ، وبسبب سرعة الطائرة وعدم وجود القدرة على التحكم بها فإنها أصبحت كتلة معدنية تزحف على الأرض الثلجية الوعرة متحدية كُلُّ تَلٍّ ثُلجي فتضربه بجناحها وتستدير لتضطدم بتلالٍ آخر لتغير اتجاهها إلى أن ينتهي بها الأمر إلى انفصال مؤخرة الطائرة ثم مقدمتها التي انكفأت على نفسها بينما كان جزؤها الأوسط يزحف منفصلاً بسبب خزان الديزل الذي بداخله وقد تنثر منه الجنود هنا وهناك ليضطدم بتلةٍ مرتفعةٍ أنهت مسلسل ذلك التزلج العصيب .

تسرب الوقود الذي كان يملأ جناحي الطائرة بغزارة وتناثر على الأرض مسبباً عدة انفجارات أشعلت النار في أجزائها المتناثرة التي امتدت نصف ميل تقريباً كما أن الانفجارات هذه كانت أجراس إنذار للجنود أن يهربوا ما استطاعوا من الطائرة التي انفجر فيها خزان وقود الديزل فقتل منهم أربعةً مخلفاً ناراً عظيمة أضاءت مساحة شاسعةً حول حطام الطائرة المتناثر .

هذا ولقد كان انفصال مقدمة الطائرة قدراً مقدوراً لنجاة القبطان

« كوش » وبقية الطاقم الثلاثة حيث إنهم قفزوا بسرعة وجروا بعيداً عن جسم الطائرة الذي توالى عليه الانفجارات فصارت طعاماً سائغاً لألسنة اللهب التي اندلعت بسببه . وعلى مسافة غير بعيدة وقف القبطان أمام حطام الطائرة المشتعلة وهي تتهاوى قطعاً ذائبة متفحمة وقد أصابه الدهول مما يجري وهو لا يكاد يصدق ما يحصل أمامه وهو يردد بلا شعور :

- يا إلهي !! يا إلهي !!

ويدور في مكانه ليرى المساعد حوله والمهندس الجوي والملاح الرابع فيصدر أمره :

- انتشروا وابحثوا عن المفقودين :

عندها جرى الأربعة في اتجاهات مختلفة ليبحثوا عن المفقودين . وبعد ربع ساعة من البحث تقريباً وجد أن عدد الناجين أربعة عشر فرداً فقط وأربعة قد لاقوا حتفهم منهم المضيف «ستيوارت» .

* * *

بعد انقطاع اتصال طائرة القبطان كوش مع المراقبين الذين يعملون على أجهزة الرادار في القاعدة الجوية أُبلغ الخبر حالاً إلى القاعدة الأرضية المساندة بإرسال فرقة الإنقاذ حال تحديد الموقع ، ولحسن الحظ أن طائرة إمداد كانت قد أُلغيت من نفس القاعدة الأمريكية إلى نفس القاعدة الجوية الكندية بعد نصف ساعة من وقوع الحادث مما جعل طاقمها يراقب بحرص المناطق الأرضية التي

يمرون عليها بعد أن أبلغوا خبر حصول الكارثة فقد شاهدوا الطائرة المحطمة وهي تشتعل نيرانها، عندها أبلغوا القاعدة الجوية الكندية التي أوعزت إلى فرق الإنقاذ للانطلاق فانطلقت لهم طائرة إنقاذ أخرى من قاعدة C.B.F الكندية وكانت تبعد نحواً من ثلاث ساعات بينما انطلقت سيارتا إنقاذ بمنزرتين من القاعدة الأم «ALERT» الكندية .

فرح المنكوبون والقبطان كوش واستبشروا وهم يرون طائرة الإنقاذ تمر فوقهم فأيقنوا بالنجاة وبدأوا يلمون شعث أغراضهم وقد جمعوا ما استطاعوا من أغطية وملابس ومواد إسعافات أولية كما أنهم لم ينسوا جهاز اتصال الطوارئ الذي يخولهم الاتصال بأي طائرة تمر فوقهم وعلى مسافة بعيدة تصل إلى ٤٠٠ كيلو متر تقريباً .

لقد كان مكان سقوط الطائرة جنوب القاعدة الجوية (ALERT) وعلى مسافة ٢٠ كيلو متر تقريباً .

وقد كانت الأرض التي سقطت عليها انحدارية وعرة، الأمر الذي يجعل نزول طائرة إنقاذ من نفس النوع خطرٌ جداً عليها .

كان القبطان يؤكد للجميع أن فرق الإنقاذ لن تتأخر كثيراً لدقة مواعيدهم لكنهم هذه المرة قد تأخروا على غير عادتهم فقد مضى عليهم أربع ساعات، ولم يصلوا بعد .

وعندما خبت النار في جسم الطائرة المحطمة أشار القبطان إلى الجميع بالاحتفاء داخلها من البرد الشديد إذ إن عاصفة هوجاء قد أنذرت بالمجيء بينما ذهب هو ومساعداه إلى جنديين قد ألقيا على

ظهريهما ولم يستطيعا الحراك بسبب كسر في العمود الفقري والآخر كسر في رجله ، فأقاما حولهما حاجزاً معدنياً قد انتشله من أجزاء الطائرة المحطمة وغطياه بغطاء يحميهما من هجمات الثلوج الباردة والرياح الشديدة التي بدأت تقذف بحبات الثلج الخفيف كما أشعل القبطان لهما ناراً قريبة منهما راجياً أن تبعث الدفء في جسميهما .

وبعد ثمان ساعات زادت العاصفة برودة واشتدت سرعة الرياح وتساقطت حبات الثلج المندوف بغزارة وزاد معها قلق القبطان لتأخر وصول فرقة الإنقاذ وهو يروح ويحيى بين من احتموا داخل الطائرة من البرد وبين من كان خارجها يحادثهم ويلقي عليهم بسمات الأمل في الخروج من تلك المحنة وهو يرتعش بشدة وقد تجمدت أطرافه وتهدج صوته بسبب البرد القارس الشديد .

وكان مساعده يشفق عليه ويذكره بلزوم الدفء ويقول له :
- يجب أن تدفئ نفسك يا قبطان فالبرد شديد جداً لا تخرج إلى الخارج .

ولكن القبطان كان يرفض ذلك ويقول :
- إن هناك اثنان بالخارج بسببي أنا وسأبذل ما استطعت لإبقائهما على قيد الحياة .

ويقوم القبطان وهو يرتعش ويرفع ستاراً لصدد الرياح كان موضوعاً على فتحة الطائرة المحطمة ويخرج منه وقد اشتدت العاصفة وزادت فيها كثافة الثلج المتساقط مما جعل الرؤية من

خلالها أمراً متعذراً .

وأشار القبطان للجميع بالاحتواء من الثلج داخل الطائرة المحطمة .

بعد ٦ ساعات من الحادث كانت فرقة الإنقاذ الجوية ٣٠٥ قد وصلت بمظليها ورئيسهم الذي كان مستعداً للقفز مع بقية الفرقة فوق مكان الحادث الذي أصبح متعذراً رؤيته بسبب كثافة الثلوج المتساقطة مما جعلهم يدورون نحواً من ساعتين فوق المكان محاولين إيجاد مكان آمن للنزول بالمظليين ولكن محاولة القبطان للفرقة ٣٠٥ قد باءت بالفشل بسبب العاصفة الثلجية تلك التي كانت تبدد كل أنوار ومشاعل الأمل الذي كان يتمنى الجميع الوصول إليه . عندها قرر قبطانها الذهاب إلى القاعدة الجوية (ALERT) للتزود بالوقود ومحاولة الكرة مرة أخرى .

أما سيارات الفرقة ٣٤٢ المجنزرة والتي انطلقت من القاعدة (ALERT) فلم تكن بأحسن حظاً من أختها فلقد اعترضت طريقها مرتفعات وعرة جداً مما جعلها تتجنبها حتى انتهى بها الأمر إلى الوقوف على حافة جرف وادٍ عميق صعب عليها اجتيازه عندها قرر قائدها الدوران حول ذلك الوادي الأمر الذي جعل سائق الجرافات ينبهه إلى أن الوقود لا يكفي للدوران حول تلك المسافة الطويلة جداً لذا يفضل العودة لمحطة الإنقاذ (ALERT) والتزود بالوقود ثم العودة لمواصلة البحث مرة أخرى .

وهكذا رجعت كلتا الفرقتين الجوية والأرضية بخُفيّ حنين

بسبب تلك العاصفة الثلجية . ومكثنا لحين هدوء العاصفة الثلجية التي استمرت نحواً من خمسة عشر ساعة في ليل قطبي أسود سيستمر أربعة أشهر أخرى لحين ظهور شمس النهار* .

مضت اثنتا عشرة ساعة والعاصفة الثلجية تعصف بأقوى صوتهما بينما كان القبطان كوش منهمكاً في المحافظة على عدم تسرب الثلوج قدر الإمكان إلى داخل الطائرة المحطمة . كما أنه كان يتردد على الجنديين الذين في الخارج للاطمئنان على حالهما وعلى استمرار اشتعال النار بالقرب منهما .

وبعد ثمانية عشرة ساعة كانت غلاله من الحزن قد كست وجوه من قد بقي من الجنود وتسلل اليأس إلى بعضهم من الأمل بالنجاة وصاح بعضهم فرعاً : أنا لا أريد أن أموت هنا . . . أنا لا أريد أن أموت هنا .

بينما قام البعض الآخر يهدئ من روع اليائسين عندما كان أحدهم يحاول الاتصال مرة أخرى من جهاز إرسال الطوارئ الذي بيده :

النجدة . . النجدة . . نحن الطائرة المحطمة .

F-22 MAY DAY.. MAY DAY.. نحن الطائرة المحطمة F-22

هل يسمعي أحد؟؟

وتدب بوارق الحياة من جديد في نفوس الجنود الملتحفين بأغطيهم الثقيلة وهم يسمعون رد الطائرة المنقذة F-21 وعلى متنها

(★) لأن مدة الليل في القطب هي ٦ أشهر ومدة النهار كذلك .

الفرقة ٣٠٥ التي وصلت للتو وقد أخذت تحوم فوقهم وقد أخذت العاصفة الثلجية تنحف : نعم . . نعم . . نحن نسمعكم . . نحن الطائرة المنقذه F-21 . . ش ش ش ش ش (تشويش قوي) . . F-21 : الصوت غير واضح . . . أجيونا بنعم بالضغط على زر الإرسال ضغطة واحدة هل عدد الأحياء أكثر من خمسة ؟

الجواب : ضغطة واحدة ش ش ش
F-21 : حسن . . هل عدد الأحياء أكثر من ١٠ ؟

الجواب - ضغطة واحدة ش ش ش . . .
F-21 هل عدد الأحياء أكثر من ١٥ ؟

الجواب : ش ش ش ش ش ش ش (بدون ضغطة) .
F-21 : حسن جداً ، نحن قرييون منكم جداً ولقد علمنا أن عددكم أقل من ١٥ وأكثر من عشرة ونحن في الطريق إليكم .

مضت ست وعشرون ساعة والجميع ينتظر وصول فرقة الإنقاذ في داخل الطائرة المحطمة والقلق بدأ يساورهم وبخاصة القبطان «كوش» الذي كان قد خلع سترته وأعطاهما لأحد الجنود الذي بدأت أسنانه تصطك من شدة البرد في الوقت الذي كانت طيبة قُدِّر لها أن تعيش توزع عليهم الحلوى^(١) وتنادي عليهم بأسمائهم فرداً فرداً لتتأكد من بقائهم أحياء حتى إذا ما نادى على القبطان «كوش» رآته وكأنه قد أخذته سنة من النوم بسبب الإجهاد والتعب

(١) حلوى خاصة تعطى للمنكوبين وهي الطعام الوحيد لتزويد الجسم بالطاقة والحرارة .

الذي أنك جسده ، كما أنها لم تلاحظ أنه قد فقد القدرة على الارتعاش COMPANSATORY MECHANISM^(١)

أشفق المساعد على رفيقه القبطان فغطاه بملحفة كانت معه وهو يرى علامات التعب الشديد على وجهه ولكنه لم يطمئن إلى شكل وجه القبطان الذي بدا بارداً جداً وقد سكنت منه العينان عندها ناداه ، وهو يشفق عليه من الإيقاظ :

- جون . . . جون . . . هل أنت بخير ؟ .

ويمد المساعد يده إلى وريد القبطان النابض في عنقه فيجد أنه بارد جداً وبدون نبض عندها يحني رأسه محزوناً وهو يذرف دموعه ساخنة على روح القبطان الذي مافتئ يروح ويحيى في ذلك الصقيع للاطمئنان على الجنديين المصابين محاولاً استدراك ذلك الخطأ الفادح الذي ارتكبه .

في نفس الوقت كانت جرافات الإنقاذ للفرقة ٣٤٢ قد دارت حول الوادي واتجهت شرقه لتحاذي الساحل المتجمد جنوباً ثم اتجهت مرة أخرى غرباً إلى حيث تعتقد أنها ستجد الطائرة المفقودة .

كانت الاتصالات جارية بين الطائرة F-21 والتي كانت على متنها فرقة الإنقاذ ٣٠٥ التي تحوم في الجو والجرافات التي على الأرض عندما قال رئيس الفرقة ٣٤٢ مخاطباً قبطان طائرة الإنقاذ

(١) ميكانيكية الارتعاش هي رحمة من الله وضعها في جسم الإنسان لكي تهز أجزاء الجسم والأعصاب والعروق لتزيد من حرارة الجسم الداخلية لكي تستمر الحياة وذلك عند انخفاض درجة حرارة الجسم إلى مستوى يندر بالخطر .

نريد أن تلقي لنا شمعة أخرى يا قبطان لنرى طريقنا ويجب
القبطان :

حسناً سنلقي لكم بشمعة أخرى .

كانت الطائرة F-21 قد ألقت بعدة شمعات في الجو كي تضيء
المكان الذي تحوم فوقه وهذا ما يفعل عادة في حالة الإنقاذ في الليل
أو في حالة الهجوم العسكري على العدو ليلاً .

وبينما كانت الطائرة تدور دورتها فوق الشموع التي ألقت بها
فوق مكان الحادث إذ تبدد الضباب القطبي وبانت الطائرة
المحطمة واضحة جلية وقد صارت ساحة الحادث نهراً من كثرة
الشموع الملقاة عندها أصدر رئيس المظليين أمره لفرقة بالقفز فوق
مكان الحادث معلماً بذلك القبطان الذي تنفس الصعداء وهو
يقول : الحمد لله فقد بقي من الوقود ما يكفي لـ ٤٠ دقيقة فقط .

وبعد أن قفز جميع المظليين خارج الطائرة بمعدات الإنقاذ
استدارت الطائرة شمالاً متجهة شمالاً إلى القاعدة ALERT كي
ترسل بدلها طائرة هليكوبتر لتساعد في إنقاذ المنكوبين .

وبعد أن وصل فريق المظليين الأرض خلعوا عنهم مظلاتهم ثم
جروا إلى الأجزاء المتناثرة من الطائرة حتى إذا ما وصلوا إلى الجزء
الخلفي من الطائرة وأزاحوا الستار عنه ووجهوا الأضواء الكاشفة
داخله رأوا أصحابهم في حالة يرثى لها من المعاناة وقد تراصوا بين
بعضهم يرتجفون وقد علاهم الثلج وبدأ كل شيء فيهم أبيضاً
جامداً شديد البرودة ، وقبل أن يدخلوا استوقفهم منظر القبطان

كوش . الذي كان جالساً على الأرض مستنداً بالقرب من مكان الدخول وقد جمدت منه الأطراف وأسلم منه الروح ، فها لهم منظره وحزنوا حزناً شديداً عليه عندها تكلم أحدهم وقال : نحن أحد عشر ويوجد اثنان بالخارج .



ثم تمّ نقل الجميع إلى المستشفى حيث تمّ علاجهم بينما ووري من مات التراب وبقي اسم القبطان كوش منقوشاً على لوحة معدنية على بقايا جسم الطائرة المحطمة في القطب الشمالي ماثلة لكل من يستطيع الوصول إلى ذلك المكان .

ولعل القارئ الكريم يدرك أن سبب سقوط الطائرة هو خطأ القبطان نفسه حيث إنه كان يظن أنه تلك الأضواء التي رآها بدايةً هي أضواء المطار بينما هي في الحقيقة كانت انعكاساً ضوئياً لأضواء القاعدة العسكرية على سطح جرف الوادي الثلجي الصقيل ، بالإضافة إلى طبقات الضباب الثلجية الرقيقة التي جعلت الأنوار لا تبدو واضحة حقيقةً بل كانت انعكاسات أضواء خادعة للنظر .

وهكذا كما نرى فإن الله تبارك وتعالى قد قدّر للبعض النجاة والبعض الموت ، وحتى القبطان «كوش» الذي كان خائفاً من الموت في حرب الخليج قبل سنة من حادثته هذه لم يعلم أن ملك الموت قد أمر بقبض روحه في القطب الشمالي في ليلة كان يهاتف صديقه الطيار الآخر للدخول في منافسة للعب بكرة البولنج .



السحب المسمومة

مهندس محمد الشيخ ناصر

جدة - السعودية

وسط ليل بهيم صاح مستغيثاً : ماي داي ، ماي داي ، ماي داي (١).....

ثم انقطع صوت الاستغاثة الذي كان يرسل من غرفة القيادة في طائرة (بوينج - ٧٠٧) تابعة للخطوط الجوية الباكستانية ، بسبب ارتطامها بالأرض نتج من جرّاء ذلك وجود بقعة لهب كبيرة انتشرت على مساحة واسعة من الأرض تقارب الكيلومتر مربع ، لقد كان ذلك فوق منطقة منبسطة نوعاً ما ويحيط بها بعض الجبال القليلة الارتفاع قريباً من منطقة يقال لها (بيردرب) ونتج عن ذلك عدم نجاة أي أحد من ركاها .

(١) كلمات استغاثة يقولها الطيارون في حالة الخطر شبهه بأنشودة يقولها بعض القبائل في أمريكا الجنوبية عند الرقص حول عمود ينصب في العراق في مناسبة عيد أول نؤار. (راجع كتاب بهجة المعرفة ص ٢٥٥ / ج ٣) .

ولقد كان السبب في ذلك دخان كثيف انتشر في غرفة القيادة بسبب التماس كهربى أعقبه تعطل بعض الأجهزة التي تحرك بعض أجزاء الطائرة الخارجية ، ثم تعذرت رؤية أجهزة الملاحة الجوية ، ثم تعاقبت المشاكل واحدة تلو الأخرى إلى أن انتهت الطائرة بارتطامها في الأرض وتحطمها واحتراقها .

قال أبو عبدالله :

- نعم لقد كنا على اتصالٍ بهم آنذاك وبموظف الاتصال في محطة رادار جدة الذي كان يسألنا عن مكانهم المحدد بالنسبة لخطوط الطول والعرض ، وخاصة بعد ارتطامهم . حيث طلب منا أن نحوم فوق بقعة اللهب عدة دقائق لتحديد المكان وإعطائه معلوماتٍ أكثر عن تلك الحادثة ، لقد كانت ليلة عصيبة ومؤثرة جداً . . . رحم الله أموات المسلمين لقد كانت تلك ليلتهم الأخيرة .

- قفزت تلك الصورة إلى ذهن أبي عبدالله - المهندس الجوي الذي كان يعمل على طائرة الترايستار - وهو يطرد عن وجهه سحب دخان السجائر الكثيفة التي ملأت غرفة القيادة ، وقد أمال بيده الأخرى إلى مفتاح زيادة التهوية ليطرد ما استطاع من تلك السموم .

يقول في نفسه : أكرهها من رائحة !! كيف يستطيع هؤلاء البشر أن يتحملوا هذه السموم في صدورهم لسنين طويلة ؟ . . .
الدخان سبب لكل المصائب . . .

ويلتفت قبطان الطائرة إلى المهندس الجوي ليقول له : معلش يا محمد تحملنا شوية وكلها . . . كح . . كح . . كح ويقطع كلام القبطان سعاله المتواصل بسبب كثرة السجائر التي حرقها فأحرقت صدره .

- كح . . كح . . كح . . معلش يا محمد تحملنا شوية كلها ساعتين ونوصل . . كح . . كح . . كح .

ويهز المهندس الجوي رأسه مجاملاً وهو يقول :

إنك يا قبطان تقتل نفسك قبل قتل الآخرين .

ويجيب القبطان :

والله يا محمد كلما تركت الدخان رجعت إليه أنا لا أستطيع تركه .

فيقول المهندس الجوي :

لو تركته الله لاستطعت ، ولكنك لم تتركه الله بل خوفاً على أشياء أخرى .

فيقول القبطان قول المستسلم :

نسأل الله زيادة الإيمان . ادعُ لنا بالهداية .

ويجيب المهندس الجوي : أنت يا قبطان تسأل ربك الهداية كل

يوم ، أنت يا قبطان كل يوم تسأل ربك في صلاتك وتقول : اهدنا

الصراط المستقيم ، فلماذا لم تسأل نفسك لم لم يستجب دعائك ؟

القبطان : وكيف ؟

المهندس الجوي : نعم . إن الدعاء لكي يستجاب عند الله

سبحانه وتعالى يجب أن يسبقه طاعة ، وأن يسبقه استغفاراً وتوبة
وندم على معصية وأكل حلال ولبس حلال إلى غير ذلك من
الأمر. فهل تفعلها أم تسأل غيرك الدعاء لك فقط ؟ .

القبطان: صدقت . . صدقت . . وعلشانك سأطفئ هذه
السيجارة .

المهندس : جزاك الله خيراً .

حوار يتكرر ويتكرر بين الكثير من الناس سواء كانوا على الأرض
أم في السماء في الشرق أو الغرب مسلمين أو كفار، نقاش يدور
بجدية حول محاربة التدخين والنيكوتين ، وأقيمت بسبب ذلك
منظمات وجمعيات ورصدت لذلك أموال طائلة وأعدت حملات
لمكافحته إعلامياً وصحياً .

وبعد ثماني سنواتٍ من ذلك الحوار يضطر ذلك القبطان
للذهاب إلى أمريكا مع زميل له لإجراء فحوصاتٍ مقطعية للجسم
بعد ظهور آثار مخيفة فيه ، وبعد عمل الفحوصات ، يُخبر قبطاننا
بأن السرطان قد انتشر في أحد الرئتين ، ولا بد من استئصالها ، أما
صديقه القبطان الآخر فلا أمل لنجاته منه ، لأن السرطان قد انتشر
في الجسم كله .

وبعد عدة أيام من الفحوصات الطبية رجع قبطاننا هو وزميله
كاسفي البال حزينين في إحدى الطائرات القادمة من أمريكا ، أما
هو فقد رجع برئة واحدة ، وأما زميله فقد قرر الرجوع والبقاء بين
أهله لحين ساعة الرحيل .

ثم طُبّق برنامج الفحوصات والإنذارات للمدمنين من الملاحين الآخرين من زملائهم، فهذا قرر ترك الدخان، وذاك كذلك، وذلك أيضاً؛ لأن ذلك قد وجد لديه تليفاً في الكبد وهذا لديه أكياساً هوائية ولهذا التهابات في الحنجرة واللثة وهذا لديه انسداداً في أحد صمامات القلب، ولهذا مقدمات تدعو إلى احتمال حصول جلطة في الدماغ إلى غير ذلك من الأمراض المخيفة.

وعجيب أمر هذا الإنسان المكابر إنه بالرغم من النصائح التي تقدم له إلا أنه يتجاهلها ويضر نفسه ويصر على إضرار نفسه وبغيره إذا حاولوا منعه، ففي دين الإسلام قد حرم الله تبارك وتعالى كل ما يضر فقال: في سورة الأعراف ﴿يَأْمُرُهُم بِالْمَعْرُوفِ وَيَنْهَاهُمْ عَنِ الْمُنْكَرِ وَيُحِلُّ لَهُمُ الطَّيِّبَاتِ وَيُحَرِّمُ عَلَيْهِمُ الْخَبَائِثَ﴾... والدخان من الخبائث. وقال رسوله الكريم ﷺ: «لا ضرر ولا ضرار». والدخان فيه ضرر للنفس وضرر للغير.

وفي حكم شرب الدخان وبيعه تكلّم سماحة العلامة الشيخ عبدالعزيز بن باز، فقال: الدخان محرم لكونه خبيثاً ومشتماً على أضرار كثيرة والله سبحانه وتعالى إنما أباح لعباده الطيبات من المطاعم والمشارب وغيرها، وحرم عليهم الخبائث، قال سبحانه وتعالى: ﴿يَسْأَلُونَكَ مَاذَا أَحَلَّ لَهُمْ قُلْ أَحَلَّ لَكُمْ الطَّيِّبَاتِ﴾ وقال سبحانه في وصف نبيه محمد ﷺ في سورة الأعراف: ﴿يَأْمُرُهُم بِالْمَعْرُوفِ وَيَنْهَاهُمْ عَنِ الْمُنْكَرِ وَيُحِلُّ لَهُمُ الطَّيِّبَاتِ وَيُحَرِّمُ عَلَيْهِمُ الْخَبَائِثَ﴾ والدخان بأنواعه كلها ليس من الطيبات، بل هو من

الخبائث ، والدخان لا يجوز شربه ولا بيعه ولا التجارة فيه كالخمر ،
والواجب على من كان يشربه ، أو يتجر فيه المبادرة بالتوبة والإنابة
إلى الله سبحانه وتعالى ، والندم على ما مضى ، والعزم على ألا يعود
في ذلك ، ومن تاب صادقاً تاب الله عليه كما قال عز وجل :
﴿وتوبوا إلى الله جميعاً أيها المؤمنون لعلكم تفلحون﴾ وقال سبحانه
﴿وإني لغفار لمن تاب وآمن وعمل صالحاً ثم اهتدى﴾ .

وكذلك فضيلة الشيخ محمد الصالح العثيمين الذي قال :

شرب الدخان محرم ، وكذلك بيعه وشراؤه وتأجير المحلات لمن
يبيعه ؛ لأن ذلك من التعاون على الإثم والعدوان ودليل تحريمه قوله
تعالى : ﴿ولا تؤتوا السفهاء أموالكم التي جعل الله لكم قياماً﴾
ووجه الدلالة من ذلك : أن الله تعالى نهى عن أن نؤتي السفهاء
أموالنا ؛ لأن السفه يتصرف فيها بما لا ينفع ويبتن - سبحانه وتعالى
- أن هذه الأموال قيام للناس لمصالح دينهم ودنياهم ، وصرفها في
الدخان ليس من مصالح الدين ولا من مصالح الدنيا . فيكون
صرفها في ذلك منافياً لما جعله الله تعالى لعباده ، ومن أدلة تحريمه
قوله تعالى : ﴿ولا تقتلوا أنفسكم﴾ ووجه الدلالة من الآية ، أنه قد
ثبت في الطب أن شرب الدخان سبب لأمراض مستعصية تؤول
بصاحبها إلى الموت مثل السرطان ، فيكون متناولها قد أتى سبباً
لهلاكه ، ومن أدلة تحريمه قوله تعالى : ﴿وكلوا واشربوا ولا تسرفوا إنه
لا يحبّ المسرفين﴾ ووجه الدلالة من هذه الآية ، أنه إذا كان الله قد
نهى عن الإسراف في المباحات وهو مجاوزة الحد فيها ، فإن النهي

عن صرف المال في أمر لا ينفع يكون من باب أولى . ومن أدلة تحريمه نهي النبي ﷺ عن إضاعة المال ، ولا شك أن صرف المال في شراء هذا الدخان إضاعة له ، لأنه إذا صرف المال في ما لا فائدة منه فهذه إضاعة بلا شك . وهناك أدلة أخرى والعامل يكفيه دليل واحد من كتاب الله ، أو من سنة رسول الله ﷺ . أما النظر الصحيح الدال على تحريمه فهو أن كل عاقل لا يمكنه أن يتناول شيئاً يكون سبباً لضرره ومرضه ، ويستلزم نفاذ ماله في صرفه فيه ، لأن العاقل لا بد أن يحافظ على بدنه وعلى ماله ، ولا يهمل ذلك إلا من كان ناقصاً في عقله وتفكيره . ومن الأدلة النظرية على تحريمه أيضاً أن شارب الدخان إذا فقد ضاق صدره ، وكثرت عليه البلبال والأفكار ، ولا ينشرح صدره إلا بالعودة إلى شربه ، ومن الأدلة النظرية على تحريمه أيضاً ، أن شارب الدخان يستثقل الصوم جداً ، لأنه حرمان له من شربه من بعد طلوع الفجر إلى غروب الشمس وهذا قد يكون في أيام الصيف الطويلة ، فيكون الصوم لديه مكروهاً ، وحينئذ فإنني أوجه النصيحة لإخواني المسلمين عموماً والمبتلين به خصوصاً بالتحذير منه بيعاً وشراءً وشرباً ، وتأجير المحلات من أجل بيعه فيها ، ومعونة عليه من أي وجه كان .

أما الأطباء فقد قالوا:

- هل تصدقون أن ضحايا التدخين سنوياً أكثر بكثير من ضحايا السرطان والإيدز والمخدرات ؟ .

- وهل تصدقون أن القنبلة الذرية التي أُلقيت على هيروشيما لم تفعل بالناس مثلما يفعل التدخين سنوياً؟ .
- وأن عدد ضحايا التدخين سنوياً يبلغ نحواً من ٢,٥ مليون إنسان .
- وأن عدد الذين لا قوا حتفهم خلال العشر سنوات الماضية يبلغون نحواً من ٢٥ مليون إنسان .
- وأن الذي يملك أكثر أسهم شركات التدخين هم يهود .
- وتصنع شركات التبغ يومياً ما يقارب من ١٠ آلاف مليون سيجارة يومياً .
- وأن ملغ واحداً من النيكوتين كافٍ لأن يقتل إنساناً عند حقنه بالوريد .
- وأن أكثر نسبة للتدخين هي بين دول العالم الثالث وتقل نسبتها في الدول المتقدمة صناعياً بسبب الحملة الإعلامية ضد التدخين .
- وعدد ضحايا التدخين سنوياً في :

الولايات المتحدة الأمريكية ٣٥٠,٠٠٠ إنسان .

بريطانيا ١٠٠,٠٠٠ إنسان .

فرنسا ١٠٠,٠٠٠ إنسان .

ألمانيا ١٨٠,٠٠٠ إنسان .

- وبسبب الحملة الإعلامية والصحية ضد التدخين في تلك الدول ، فقد انحسر عدد المدخنين على سبيل المثال في بريطانيا من

٦٠٪ قبل ١٠ سنوات إلى ٢٥٪ في السنوات الأخيرة .
وأمرىكا كذلك التي أصبحت أول دولة تمنع التدخين على طائراتها
وفي الأماكن العامة والحدائق والأسواق .

- وتعترف شركة أسترالية منتجة للتبغ حيث تقول :
لمدة ربع قرن من الزمان ونحن نحاول أن نخفي الحقيقة ، أو
نخفف وقعها على الجمهور .

وقد عملنا بشتى الوسائل الخفية والعلنية للتقليل من الأضرار
الصحية لتدخين التبغ . إننا نعترف الآن أننا نقوم بقتل ٢٣٠٠٠
مواطن من سكان أستراليا سنوياً ، ولهذا فنحن نشعر بثقل
المسؤولية ، ونحن لا نستطيع أن نواصل الإعلان والترويج لمادة
تسبب هلاك هذا العدد الرهيب من البشر كل عام ، ومنذ عام
١٩٦٢ وحتى عام ١٩٨٤م قمنا نحن أصحاب شركات التبغ في
أستراليا بقتل ٤٧٠٠٠٠ مواطن أسترالي ، وفي عام ١٩٨٤م قامت
شركة روثمان الأسترالية بقتل ٨٠٠٠ شخص ، وشركة أماتيل بقتل
٦٦٠٠ شخص ، وشركة فيليب موريس بقتل ٥٥٠٠ شخص .

لقد حان الوقت لنعلن بكل شجاعة مسؤولياتنا الكاملة عن
هذه المأساة . ولا بد أن نقوم بمحاولة التخفيف من هذه الآثار
المفجعة ، وأن نتحمل التبعات الضخمة الملقاة على عاتقنا .

ولقد أثبتت الأبحاث الطبية بدون جدال أن أهم سبب للوفيات
في العالم هو تدخين التبغ . وأن أهم سبب للأمراض والأسقام في
العالم هو تدخين التبغ . لهذا نعلن بكل صراحة وشجاعة أننا

ستتوقف طوعية عن أي إعلان بأي وسيلة عن التبغ في أستراليا،
كما أننا سنكثف من حملة التوعية بمخاطر التبغ ونوضح للجمهور
هذه المخاطر.

أرقام لها معنى

وحيثما يحسب الإنسان إحصائية بسيطة لمعرفة مقدار المال المهدر
في ذلك المحرم فإنه يذهل :

معدل سعر علبة الدخان ٤ ريال .

معدل الاستهلاك يومياً ٢ علبة .

وإذا حسبنا الفترة الزمنية بـ ٢٠ سنة فقط وهي غالباً ما تبدأ
بسن المراهقة من ١٥ سنة إلى سن ٣٥ تقريباً، فنجد أن مقدار المال
المهدر في تلك الفترة على أقل تقدير ٥٨٤٠٠ ريال .

وإذا أضفنا إلى ذلك تكاليف زيارة الطبيب والدواء بسبب قلة
المناعة والحساسية والالتهابات وتلف الأسنان ٣٠٠ ريال سنوياً
فيكون المجموع ٦٤٤٠٠ ريال .

هذا ولم نذكر مصاريف النظافة ، والتأثير المتعدي إلى الآخرين
الذي يتلف الملابس والثياب ، وفوق هذا كله أن يصاب ، أو يكون
هو سبب في إصابة صديق أو زميل ، أو أحد أفراد أسرته
بالسرطان ، أو مرض الحساسية المزمن ، أو الالتهابات المستعصي
علاجها .

ماهي الآثار الفورية على المدخن ؟

- ١- تهيج العين .
 - ٢- تزداد ضربات القلب يرتفع ضغط الدم .
 - ٣- يبقى أول أكسيد الكربون في الرئتين لمدة ٦ ساعات بعد تدخين آخر سيجارة .
 - ٤- تتبدل حاستي الذوق والشم .
 - ٥- تتلف بعض أنسجة الرئتين ويضيق التنفس .
 - ٦- تنخفض درجة حرارة الجسم بسبب تقلص الأوعية الدموية .
- أما الآثار المستقبلية فهي :

- ١- التهاب القصبة الهوائية المزمن وضيق التنفس وسعال مزمن .
- ٢- انتفاخ الرئة (الإمفيزيما) .
- ٣- التهابات الرئة المزمن ، رشح مستمر ، أنفلونزا .
- ٤- أمراض القلب .
- ٥- السرطان .

معلومة مهمة بالنسبة لمدخني الشيعة .

إن أخطار تدخين الشيعة على الصحة تفوق آثار تدخين السجائر ، وهذا ما كشفت عنه دراسة قامت بها كلية الطب والعلوم الطبية بجامعة الملك عبد العزيز بجدة . . إليك بعض الحقائق التي أوضحتها الدراسة :

- يبلغ معدل الكاربوكس هيموجلوبين (المركب الذي ينتج عن اتحاد أول أكسيد الكربون مع هيموجلوبين الدم ويؤدي إلى حرمان الجسم من الأوكسجين اللازم) عند مدخني الشيعة (١٠,٠٦ ذكور ١٢,٧٪ إناث)، وعند مدخني السجائر (٦,٤٧٪ ذكور ، ٣,١٦٪ إناث) ، بينما يبلغ المعدل عند غير المدخنين (١,٦٪ ذكور ، ٠,٦٩٪ إناث) . ويزداد مستوى تركيز الكاربوكس هيموجلوبين مع ازدياد عدد الشيشات أو السجائر المدخنة يومياً .
- يحتفظ مدخنو الشيعة بكمية أكبر من أول أكسيد الكربون عند حرق الجوراك بالفحم .
- أظهر ٥٤٪ (مدخن خفيف) و ٧٠٪ (مدخن ثقيل) من مدخني الشيعة زيادة في قيم الكوليسترول ، فيما أظهر ٢٢٪ (مدخن خفيف) و ٥٨٪ (مدخن ثقيل) من مدخني السجائر نفس الزيادة . أي أن الزيادة العامة في قيم الكوليسترول ظهرت عند نسبة أكبر من مدخني الشيعة .
- أظهر مدخنو الشيعة ارتفاعاً في مستوى الكوليسترول الواطئ الكثافة (الكوليسترول السيئ LDL) وانخفاضاً في مستوى الكوليسترول العالي الكثافة (الكوليسترول الجيد HDL) بالمقارنة مع مدخني السجائر أو غير المدخنين من الأعمار نفسها .
- أدى دخان الشيعة إلى ازدياد الحموضة المعدية بحوالي ٢٤٪ في الحيوانات التي عرضت له . ويؤدي تدخين الشيعة إلى زيادة

الإفرازات والحموضة المعدية عند الإنسان بدرجات متفاوتة . مما
يسبب ازدياد احتمالات الإصابة بقرح الجهاز الهضمي .

ولا تقتصر أخطار الشيئة على ما أوضحته الدراسة ، بل تتعدى
ذلك إلى كونها أحد وسائل التلوث ومصدر خطير للعدوى وانتقال
الأمراض بين مدخني الشيئة وجلسائهم حيث جرت العادة على
تناقل الشيئة ومشاركة أكثر من شخص في التدخين من نفس
الشيئة . ولك أن تتصور الكم الهائل من الجراثيم والبكتريا التي
يتم نقلها بهذه الطريقة .

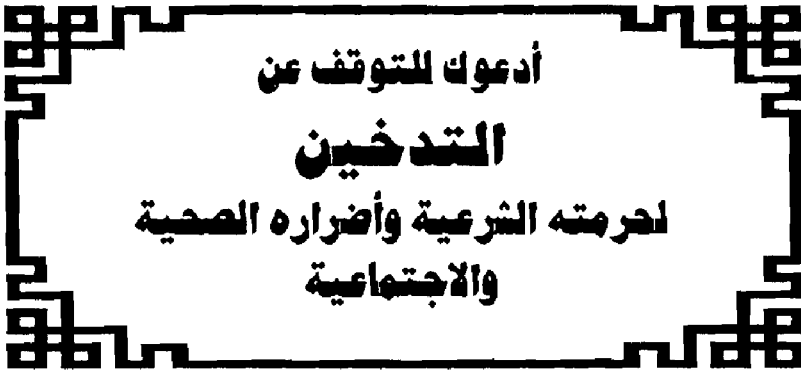
والسؤال الآن . . . بعد كل ما ذكر من حقائق ، هل مازلت
تفكر في (تعميرتك) القادمة أم أنك ستضحي بها من أجل
صحتك؟؟ ونحن هنا لانشجع على فتح الباب للسجائر كصديق
ودود ومحاربة الشيئة على أنها عدو لدود . ولكن ندعوك للتوقف
نهائياً عن التدخين بكافة أشكاله : شيئة ، سيجارة ، سيجار .

وبعد هذا نسأل : هل هذا الدخان أو الشيئة فعلاً مكروه كما
يقول بعض الناس؟

وبعد تلك الأرقام ، هل يقتنع الإنسان بحتمية ترك الدخان؟
ونحن نقول : إن حال الناس المدمنين يقول : لا .

وهذه هي الحقيقة المرة ، وما علموا أن المصيبة العظمى لا تكمن
في خسارة الأرقام ، وإنما المصيبة هي العصيان عصيان كلام العلماء
الواضح الجلي في فتواهم ، وما عصت أمة علماءها إلا ضلّت وذلت
سواء في ظلمات الجهل ودركات الضلال أو في كل مرفق من مرافق

الحياة، والرسول ﷺ قد أثنى على العلماء فقال :
«إن العلماء ورثة الأنبياء، وإن الأنبياء لم يورثوا ديناراً ولا درهماً بل
ورثوا العلم فمن أخذه، أخذ بحظ وافر» .
ولهذا فإن كنت مدخناً فإني :





مَنْجَلُ فَلَاحَةِ

الرائد كريم مسعود

سراقودا - باكستان

مع إطلالة كل صباح مشرق جميل يزاول الفلاحون أعمالهم في مزارعهم التي هي جزء من حياتهم اليومية حيث تفنى أعمارهم في الكد والتعب والبناء فيها، كما أن أحاديثهم واهتماماتهم لا تتعدى حدودها في أغلب الأحيان.

كما اعتادت طيور تلك المزارع وحيواناتها الداجنة على أسلوب حياتهم اليومي، فالعمل في الزراعة لا ينتهي فمن بذر إلى زراعة، ومن زراعة إلى ري، ومن ري إلى متابعة، ومن متابعة إلى حصاد، ومن حصاد إلى حراثة، وهكذا تدور عجلة الحياة الخضراء في المزارع.

في ذلك اليوم الجميل أخذت سُوقُ قصب السكر تتهاوى أمام أسنان مناجل الفلاحين الذين اعتادوا حصاده في هذا الوقت من كل سنة، قصب السكر هذا هو من الزراعة الأساسية هنا، حيث يغطي مساحات شاسعة حول مدينة «سراقودا»^(١) التي تتوسط تلك السجادة الخضراء المترامية الأطراف إلا من خيوط متعرجة تجري فيها مياه حياة تلك المزارع، قد قُطعت تلك السجادة إلى قطع غريبة الأشكال والمساحات.

(وسراقودا) هذه عبارة عن مدينة صغيرة انتشرت حولها قرى قد فرّق بينها شارع طويل ذو عرض لافت للنظر قد توشح بأرقام إفرنجية على طرفيه وخط طويل متقطع في وسطه، الناظر إليه يقسم بالله صادقاً أنه مطار.

انعكست أشعة شمس الصباح الذهبية عن زجاج خوذة القبطان مسعود بينما هو يحاول تثبيتها على رأسه وهو في مقصورة غرفة القيادة في طائرته الفرنسية الصنع من نوع ميراج^(٢)، وقد أدار محركها النفث استعداداً للانطلاق لبدء طيران تدريبي اعتاد عليه بين يوم وآخر.

كانت تساور مسعوداً شكوكٌ حول التقرير الذي كان قد سجله قبطان آخر في اليوم السابق حول محرك الطائرة من أن فيه علامات اهتزاز العمود المحوري للمحرك النفث، الأمر الذي أقلقته، ولكن

(١) مدينة في باكستان تبعد نحواً من ١٣٠ كم جنوب إسلام آباد التي تقع شمالاً .

(٢) كلمة أجنبية تعني (سراب) .

بعد فحص الرجل الفني لها أقنعه بأن الاهتزاز المحوري ما زال موجوداً ولكن ضمن حدود السلامة، بمعنى أنه لا بأس من الطيران بتلك الطائرة، نعم لا بأس من الطيران بها، ولكن الحذر والحيلة ومراقبة مؤشر عداد مراقبة الاهتزاز سيعطى اهتماماً أكثر هذه المرة.

وبعد أن تأكد مسعود من إغلاق غطاء الطائرة الزجاجي لمقصورة القيادة تحرك بها متجهاً إلى بداية المدرج للإقلاع. وبينما هو في سيره البطيء كان يراقب أجهزة الطائرة مرة بعد مرة ويركز انتباهه إلى عداد الاهتزاز ذاك.

- يبدو أن الأمور تسير بهدوء ولا شيء يلفت النظر... (يحدث نفسه).

وعندما وصلت الطائرة إلى بداية المدرج دفع مقابض الدفع إلى الأمام - وهو يقول: بسم الله - التي أشعلت نار قوة الانطلاق في داخل المحرك النفث، الأمر الذي جعل طائرنا الحديدي يزأر بأعلى صوته مزججاً وكأنه نمرٌ يريد الانقضاض على فريسة فلا تراه إلا مكشراً عن أنيابه، وهو يعدو إليها، وقد برزت مخالبه وعلا صوته المخيف...

سبحان الله إنها مرحلة إقلاع طائرة حربية نفثة.

ملاً هدير طائرة قبطاننا مسعود سماء المطار وأرضه، بل حتى أطراف المزارع المجاورة الذين اعتادوا على هذا الصوت منذ سنين عديدة، لقد اعتاد المزارعون على أصوات الطائرات المزعجة وأشكالها

التي يخلطون بينها وبين نسور الفضاء في بعض الأحيان، كما اعتادوا على مرورها فوق رؤوسهم وعلى ارتفاع بسيط في بعض الأحيان لإلقاء تحية أو لمزاح ثقيل .

بالرغم من كل ذلك إلا أنه كان كل منهم يُكنُّ للآخر ودّاً واحتراماً على الرغم من شاسع البون بين ثقافتهم التقنية، فكلاهما على ثغرٍ من ثغور الحياة المهم، فهذا يزرع ليأكل الجميع، وهذا يطير ليحمي البلاد والعباد من تقلبات الزمان، وهذا يستعمل الآلة البدائية البسيطة التي لا تعمل إلا بقوة العضل . وهذا يكفيه من ضنك العمل تحريك أطراف أنامله ليحرك آلات تزن عدة أطنان ليس على الأرض فقط بل في سماء الله الواسعة .

ويقول العارفون إن المزارعين أكثر الناس قرباً من الله ؛ وذلك لأنهم ينظرون إلى السماء دائماً ويسألون الله الرحمة فحري بنا أن نكن لهم كل احترام وتقدير ونفعل مثلهم .

انطلق أيها الصياد^(١) . . . كلمة اعتاد مسعود أن يسمعها قبل انطلاقه بالطائرة تعني السماح له بالطيران في سماء ذلك المطار، ثم ها هو مسعود وقد فتح أبواب مصاريع نيران محرك طائرته النفاث لينطلق بها بسرعة حتى إذا ما ارتفعت عن الأرض وبدأت في الدوران حول المطار أخذ مؤشر عداد الاهتزاز للمحرك النفاث^(٢) يزداد . . . ثم يزداد . . . ثم يتجاوز الخط الأحمر . . . ثم يزداد . . .

(١) انطلق أيها الصياد أو أيها الصقر أو البرق أو غير ذلك من المصطلحات تستعمل في المخاطبة بين الطيارين الحربيين و برج المراقبة .

(٢) جهاز بالطائرة يعرف باسم مختصر (V. I. B) .

كل ذلك حصل في ثوان متلاحقة سريعة ، فطار صواب مسعود
لهذه المفاجأة السريعة التي لا تمكن صاحبها من أخذ رد
الفعل . . . ونحن نقول ماذا عساه أن يفعل وهل ستنفجر الطائرة
به؟

بدأت الطائرة تهتز وبدأ عمود القيادة يهتز في يد مسعود ويزداد
اهتزازاً .

حاول مسعود أن يحافظ على رباطة جأشه وهو متشنج
الأعصاب ، فلم يذكر من الدعاء إلا . . . يا الله . . . يا الله . . . يا
الله . وبينما هو كذلك أخذ يخفف من قوة دفع المحرك لعل ذلك
يخفف من شدة الاهتزاز الذي أخذ بأجزاء الطائرة كلها وينذر
بخطر قريب .

نعم لقد خف الاهتزاز . . . الحمد لله ، الحمد لله . . .

نعم لقد خف الاهتزاز وها هو مسعود يدور بالطائرة باتجاه المطار
ناوياً النزول قبل أن تتفاقم المشكلة ويحدث ما لا تُحمد عُقباه .

استطاع القبطان مسعود أن يدور بالطائرة وهو على ارتفاع
٢٠٠٠ قدم فوق المزارع ويتجه إلى المطار بالرغم من الاهتزاز الذي
حصل له ولكن بدأت أصوات غريبة تصدر من محرك الطائرة
وأخذت الأصوات تعلو وتعلو ، ومسعود يتتابه القلق وهو يرى
المطار القريب أمامه ولكن هل يصل إليه؟

بُودّ كل أحد منا أن يكون الجواب نعم ؛ لأن الإنسان المسلم لا
يتحمل أن يرى أخاً له مسلماً في مأزق ولا يهب لإنقاذه ولا حتى

يدعوله .

زادت الاصوات حدةً ثم سمع مسعود أصوات حديد يتكسر
ويتفتت . . . ماذا . . . يتفتت !

— المطار قريب أمامي يا الله . . . أريد الوصول . . . المحرك
النفاث يتفتت ويرمي بشظاياه في السماء . . . هل هي بداية إلى
نهاية ؟ .

لقد خرج العمود المحوري في داخل المحرك النفاث عن مجاله
الأساسي مما جعل أطراف ريش المحرك الفولاذية تنحت وتأكل
أطراف غطاء المحرك المعدني، وأخذت تتكسر إلى قطع صغيرة
تتطاير في كل اتجاه ويطحن بعضها بعضاً .

ارتفاع الطائرة يقارب الألف قدم الآن ، وبعدها عن المطار نحواً
من ٦ كم ، وسرعتها في تباطؤ ومحركها يتحطم من الداخل وقد
تنفجر الطائرة في أية لحظة . .

كلها عوامل لا تبشر بخير ولا تنذر بفرج قريب .

وفجأةً يسكن الصوت تماماً . . ماذا حصل ؟

هل سكن الاهتزاز وزال تفتت المحرك من داخله ؟

أو هل صلح المحرك للطيران مرةً أخرى ؟

كلا ، لا ذا ولا ذاك . ولكن قد انطفأ المحرك النفاث عن العمل
تماماً .

لقد انطفأ المحرك عن العمل !!!

إن هذه الجملة تعني عند الطيارين شيئاً عظيماً إن توقف المحرك

عن العمل يعني توقف القلب عن العمل في جسم الإنسان الذي
يعني توقف الحياة ، أي أن الطائرة الآن قد ماتت وهي في الجو ولم
يبق لوصولها إلى الأرض إلا المسافة التي يقطعها مؤشر عداد الثواني
في ساعة مقصورة غرفة القيادة .
إنها حياة قصيرة جداً جداً .

كان برج المراقبة على اتصال دائم بمسعود وقد علم بالمشكلة
التي واجهته ، وهو يتابعه الآن بمنظاره المقرب وقد أبرق واتصل
بفرق الإنقاذ وسيارات الإسعاف وإدارة المطار العسكرية وتحرك
الجميع بسرعة إلى سياراتهم يتدافعون ، ولكنهم كلهم وقفوا في
أماكنهم عاجزين ينتظرون النهاية المرتقبة .
وهنا بدأ النداء :

- اقفز يا صياد من الطائرة . . . (نداء من برج المراقبة) .
- نعم هذا الحل الأخير لقد توقف المجرم عن العمل ماذا
عساني أفعل ؟ (يقول مسعود في نفسه) .
ويستمر النداء المتواصل من برج المراقبة :
- اقفز يا صياد من الطائرة . . .
- اقفز يا صياد من الطائرة . . .
ولكن لا جواب من الطائرة التي تقترب بسرعة إلى الأرض .
- اقفز يا صياد من الطائرة . . .
لم يبق وقت للارتطام بالأرض إلا عشر ثوان ، ولكن ما بال
مسعود لم يقفز من الطائرة؟!!

- اقفز يا صياد من الطائرة . . .

بدأت الطائرة تقترب بسرعة وهي تتأرجح بعنف ولكن إلى أرض
خلف المطار تبعد عنه بـ ٤ كم إذ إنها قد قطعت الأمل في الوصول
إليه .

سحب مسعود عتلة القفز بالكروسي من الطائرة بعد أن جهز
نفسه لذلك ولكن الجهاز الدافع لم يعمل ثم سحب العتلة مرة
أخرى لتدفعه خارج الطائرة ولكنه لم يعمل ولم يدفعه . . .

- اقفز يا صياد من الطائرة . . .

بقي خمس ثوان .

ماذا يفعل مسعود لقد باءت محاولاته بالفشل .

- اقفز يا صياد من الطائرة . . .

بقي ٤ ثوان .

- نعم، نعم بقي حل واحد . . . حل واحد سينجح إن شاء

الله وهو فتح النافذة والقفز منها، إذ لم يبق إلا هذا الحل . . .

- اقفز يا صياد من الطائرة . . .

بقي ثلاث ثوان .

أمسك مسعود مقبض النافذة بقوة وسحبه بشدة! . . ولكنها لم

تفتح! ثم سحبه بشدة، ولكنها لم تفتح!!!!

- اقفز يا صياد من الطائرة . . .

بقيت ثانيتان .

عاد مسعود إلى مقود قيادة الطائرة ليتحكم بها ولكن ماذا عساه

أن يفعل لقد جرب كل المحاولات فباءت بالفشل .

- لا حول ولا قوة الا بالله . . .

- إنا لله وإنا اليه راجعون . . .

- اقفز يا صياد من الطائرة . . .

- بقيت ثانية واحدة .

إن الأمر ليزداد شدة وصعوبة لقد بدأت الطائرة في الاهتزاز العنيف ، ثم تطور الاهتزاز إلى أصوات عالية في المحرك مع زيادة الاهتزاز في الطائرة كلها ، ثم انطفأ المحرك عن الدفع تماماً مع تسرب للوقود إلى داخل المحرك الساخن جداً والذي ينذر باشتعال نار، والهرب من النار أمر مطلوب وعلى هذا فلقد حاول القبطان أن يستعمل الكرسي القافز العمودي من الطائرة ولكنه لم يعمل أيضاً ، فكانت المحاولة الأخيرة وهي النافذة الأمامية والقفز منها ولكنها أيضاً لم تنفتح . . .

أحداث متلاحقة في وقت قصير والموقف جد حرج فمسيود الآن محبوس في غرفة حديدية هاوية من السماء إلى الأرض وعلى وشك الانفجار.

ثم ها هي الطائرة تتأرجح بالقبطان مسعود وهي تهوي إلى الأرض بسرعة حتى قابلتها شجرة في تلك المزرعة فاصطدمت بها بقوة جعلت جناحها الأيمن ينفصل عنها بعيداً وبسبب سرعتها فإنها أكملت زحفها على الأرض حتى قابلتها شجرة أخرى معترضة فاصطدمت بها بقوة ففصلت جناحها الأيسر مما جعلها تنكفي على

الجانب الأيسر وتواصل زحفها حتى اعترضتها شجرة ثالثة قسمتها
إلى جزئين الجزء الخلفي من الطائرة الذي تدحرج بعيداً والقسم
الأمامي الذي يشكل مقصورة القيادة حيث كان القبطان
مسعود فيها محبوساً .

* * *

كان جو المزرعة يومئ بالهدوء والراحة والدعة وخاصة أنه كان الكل منهمكاً في عمله ، ولم يدر في بال هؤلاء الفلاحين أن كارثة ستحدث في مزرعتهم يوماً ما ؛ لأنهم لم يتعودوا التعامل مع الآلات الحديثة الخطرة ، وفجأة صرخ فلاح كان يعمل في المزرعة بسبب شظية أصابته قد طارت نتيجة ارتطام الطائرة بالشجرة فخر على الأرض صريعاً .

خَرَّ الفلاح على الأرض صريعاً في الوقت الذي كانت الطائرة تتقطع أجزاؤها بين الأشجار فأذهل ذلك المنظر الفلاحين الذين فر بعضهم هارباً من الشظايا المتطايرة بينما أقبل بعضهم يجري إلى مقصورة القيادة التي زحفت بعيداً عن بقية جسمها الذي سرعان ما انفجر انفجاراً مروعاً ومدوياً اهتزت له أرجاء المزارع هناك خلفاً ناراً عظيمة ، تطايرت شظاياها في أنحاء المزرعة فأحرقت ما حولها من مزروعات وحزم قصب السكر التي كانت معدة للتصدير .

تدافعت سيارات الإسعاف والمطافيئ إلى مكان سقوط الطائرة كما وصل الخبر المؤسف إلى أخ القبطان مسعود الذي يعمل موظفاً في إحدى الشركات في مدينة لاهور^(١) الذي لم يخبر والديه ، بل استقل

(١) لاهور : تسمى مدينة العلم ، تقع في شمال باكستان إلى الجنوب الشرقي من إسلام آباد قرابة ٥٢ دقيقة بالطائرة النفاثة من إسلام آباد .

قطاراً من مدينة لاهور إلى مدينة سراقودا حيث ذهب إلى المستشفى الخاص بالعسكريين وعندما وصل هناك فوجئ بأن أخاه لم يمت ، بل هو في قسم العناية المركزة ، فحمد الله حمداً كثيراً على ذلك .

وبعد أسابيع قليلة كان القبطان مسعود يتمشى في مزارع قصب السكر التي حصل فيها حادث الطائرة بعد أن شكر تلك العجوز التي كانت سبباً في إنقاذه من الموت . . . وذلك أنه عندما اصطدم جسم الطائرة في الشجرة الثالثة التي قسمتها إلى جزئين : جزء تدحرج بعيداً وانفجر مخلفاً ناراً عظيمة ، وجزء شاء الله أن يكون مقصورة القبطان المحبوس فيها والتي تكسر الزجاج العلوي فيها وزحفت على جهتها اليسرى ، رأت ذلك المنظر تلك فلاحه قاربت السبعين من العمر كانت تراقب هوي ثم تحطم الطائرة . . . كانت تراقب ذلك المنظر الذي أوقفها عن عملها المعتاد اليومي فتوقفت عن قطع سيقان قصب السكر بمنجلها الحديدي وما كان منها إلا أن جرت مسرعةً إلى مقصورة القيادة تدفعها العناية الإلهية ورحمة رب العالمين وعاطفة الأمومة التي تحنو على أطفالها وتخاف عليهم من أدنى أذى .

جرت الأم التي ناهزت السبعين من عمرها يدفعها الحنان والرحمة وما أن وصلت حتى رأت قبطاننا مسعود وهو في حالة يرثى لها من الألم وقد انكفأت الطائرة على جانبها الأيسر والقبطان مسعود مشدود بأحزمة كرسي الطائرة لا يستطيع حراكاً ولا فكاكاً وقد تمزق جزء من سترته وأصيب يده اليسرى وسالت الدماء منها ، وما إن

رأى تلك المرأة المسنة حتى صاح بها :
ابتعدي قبل أن تنفجر الطائرة . . . ابتعدي قبل أن تنفجر
الطائرة . . .

لم تعر الأم اهتماماً لصراخ مسعود وأقبلت إليه تمديد يديها تريد
إخراجه من الطائرة ، وهي تقول :
سأخرجك إن شاء الله . .
وصاح بها القبطان مسعود :

ابتعدي قبل أن تنفجر الطائرة . . . ابتعدي . . . ابتعدي . . .
ولكن إصرار الأم على إخراج ابنها من الطائرة لا يحول دونه إلا
دفع حياتها وهما هي تشده محاولة إخراجه . . . عندها صاح
مسعود :

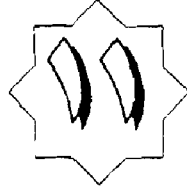
اقطعي الأحزمة بالمنجل . . . اقطعي الأحزمة بالمنجل . . .
انتبهت الأم إلى منجلها ورفيق عمرها وساعدها الأيمن الحديدي
فما كان منها إلا أن هوت به على الأحزمة تقطعها . . . وكأن هذا
الشيء الذي كان يحتاجه مسعود في طائرته الإلكترونية الحربية .
وخلال دقائق قليلة كان مسعود يمشي ويكبو وهو متكئ على
كتف تلك المرأة ، ودماؤه تسيل حتى إذا ما ابتعد مسافة لا بأس بها
خَرَّ إلى الأرض مغشياً عليه لم يفق من إغماءته إلا وهو على سريره
الأبيض في المستشفى .

تحوّل مسعود بعد هذا الحادث إلى وظيفة أرضية ، ثم واصل
دراسة جامعية في أمريكا ، وعمل فيها فترة ، ثم هو الآن يعمل

مدرّباً أرضيّاً في مركز السلامة التابع للخطوط الجوية السعودية .

فهل نتأمل بعد ذلك صورة مسعود وهو يحاول الخروج من مقصورة القيادة التي حبس فيها ، أو صورة الأم التي كانت تحاول إخراج مسعود الجريح من الطائرة المحطمة ، أو نتأمل أثر العناية الإلهية التي ساقّت ذلك المنجل الحديدي لأن يفك أسر طيار مقيد بأحزمة كرسيه . . . إنها العناية الإلهية التي يقف الإنسان عندها حائراً متأملاً ، إنها سعة رحمة رب العالمين الذي خلق كل شيء بقدر ووضع لكل شيء أجلاً مسمى .

والعناية الإلهية لا تُرى فقط في المواقف الحرجة ، بل إن العناية الإلهية تبرز صورها في أشياء كثيرة للمتأمل في قدرة الله سبحانه في تدبيره لأمر عباده كلهم ، وشؤون مخلوقاته كلها في وقت واحد ، سبحانه جلت قدرته الذي لا تأخذه سنة ولا نوم .



طفل يختنق

كابتن سعود السبيعي

القاهرة - مصر

ما أجمل أن يؤدي الإنسان خدمة إنسانية لغيره يبتغي فيها وجه الله ولا ينتظر إطراءً من أحد، والأجمل من ذلك أن تتاح لك الفرصة وليس لغيرك بالقيام بتقديم هذه الخدمة . .

وقصتنا هذه تدور أحداثها فوق البحر الأحمر على ارتفاع ٣٥ ألف قدم قريباً من صحراء سيناء . . .

-الهاتف معطل منذ يومين ولا بد من دفع مستحقاته ، فأنا بالكاد أجد وقتاً لدفع الفواتير وقضاء أمور البيت وزيارة الأرحام . . (يتمتم أبو عبد الرحمن بذلك وهو يدير مفتاح تشغيل السيارة) . وينطلق أبو عبد الرحمن ويدفع تكاليف الفاتورة ثم يعود إلى البيت ليجد أن حرارة الهاتف قد سبقته فيها هو جرس الهاتف يدق .

-أبا عبد الرحمن . . مكالمة هاتفية لك .

إنها استدعاء لأبي عبد الرحمن من المطار لكي يطير بالطائرة إلى مطار «إسطنبول» في تركيا في اليوم التالي في الصباح الباكر من مطار جدة ويعود إليها في نفس اليوم مساءً .

(إن هذا الشهر كثير العمل والرحلات فحركة المصطافين وسفر المدرسين كثيرة هذه السنة ، الأمر الذي جعل القبطان «أبو عبد الرحمن» يغيب كثيراً عن بيته ولم يجد متسعاً من الوقت لدفع فاتورة الهاتف لكنه ما أن دفعها حتى جاءته مكالمة هاتفية عاجلة بالعودة إلى العمل) .

القبطان أبو عبد الرحمن يمتاز بالكرم والشهامة وحسن الجوار ، شخص محب متعاون مع الناس لذا فإنه لا غرابة أن يكون من الأوائل الذين ارتقوا على طائرة (الجامبو ٧٤٧) .

شعره يميل إلى الرمادي رغم صغر سنه ، وحيوية الشباب تندفق من عينيه عندما يخاطبك في أمر ذي بال .

له ابتسامة خفيفة يمتاز بها بين أقرانه ووجه خليجي بشوش .

بجانب نافذة الطائرة المطلة على الجناح الأيمن كان الزوجان السعيدان قد أسندا ظهريهما إلى مقعديهما وقد تركا لابنهما الصغير الوحيد (عصام) حرية اللعب والقفز فوق الكرسي الذي بينهما، لقد كان لطيفاً جداً فعلاً وما أجمل تلك الغمازتين اللتين على وجنتيه عندما يبتسم للمسافرين الذين حوله وبخاصة لمن جلسوا خلف مقعدي والديه يلوح لهم بالسلام، ما أطف الأطفال عندما يكونون في السنة الرابعة من العمر.

لقد كان هناك أكثر من طفل وأكثر من صغير في تلك الطائرة ذلك اليوم ولكن صغيرنا هذا يبدو أنه قد تجاوز حدود والديه في توزيع البسمات واللعب وكأنه قد أخذ تصريحاً منهما بحرية الإزعاج في ذلك اليوم الذي كان عيداً لهما إذ كان يخططان له منذ وقت بعيد.

ما أجمل الإجازة بعد العمل . .

وما أجمل السياحة بعد الملل . .

انطلقت طائرة (الجامبو ٧٤٧) من مطار جدة متجهة إلى تركيا في صباح يوم الأحد وعلى متنها ما يقارب ٣٥٠ راكباً، وكان يمسك بزمامها القبطان أبو عبد الرحمن . وما إن صعدت الطائرة إلى ارتفاع ٣٥ ألف قدم حتى أطفئت إشارة ربط الأحزمة وبدأ المضيفون في عملهم الاعتيادي في خدمة الركاب والعمل على راحتهم .

ماذا تريدان أن تشربا أيها الشابان؟ . . (قالها القبطان أبو عبد الرحمن وهو يضغط على زر استدعاء المضيف ملتفتاً إلى مساعده أيمن والمهندس الجوي صالح) .

قال المساعد . . أفضل الشاي بالنعناع .

وقال المهندس الجوي . . وأنا كذلك .

استجابة لنداء القبطان . . دق باب غرفة القيادة شاب ذو لحية خفيفة ممتلئ الجسم يرتدي قميصاً أبيض وبنطالاً أسود ، وعلى كتفه علامة تدل على رتبته . . (إنه المضيف المسؤول عن العناية بغرفة القيادة) ، وقال محيياً الجميع :

السلام عليكم يا شباب ، أية خدمة؟

سجّل المضيف الطلبات ليعود بعد قليل بالمشروبات المطلوبة ، أما القبطان أبو عبد الرحمن فيحب الشاي مع الحليب مع قليل من السكر ، وأما مساعده أيمن فيحب الشاي مع النعناع المدني وكذلك المهندس الجوي .

في هذا الوقت كانت الطائرة تطير بسرعة تقارب ال ٩٠٠ كيلو متر/ ساعة ودرجة الحرارة الخارجية ٤٥ درجة تحت الصفر ، ومسار الطائرة يتجه إلى الشمال الغربي محاذياً ساحل البحر الأحمر الشرقي على طولهِ إلى أن يبلغ خليج العقبة ثم يكمل طريقه محاذياً صحراء سيناء من الجهة الغربية ، ثم عبر البحر الأبيض المتوسط فوق جزيرة قبرص ثم

شمالاً إلى تركيا .

كان الجو هادئاً وكل شيء يسير بنظام والقبطان أبو عبد الرحمن يُقَلِّبُ في الخريطة الجوية التي معه ويتابع خط الرحلة ، وأما مساعده فينظر من خلال النافذة وهو مستند إلى كرسيه متأملاً جبلاً عالياً هائلةً من الغيوم متناثرة هنا وهناك . . وينظر إلى ساعة الطائرة بين حين وآخر ليتأكد من ساعة الوصول .

ولم يكن المهندس الجوي «الرجل الحيوي الثالث» القابع خلفهما أقل اهتماماً منهما بأمر الرحلة ، وهو يراقب عشرات العدادات التي أمامه ويسترق النظر إلى ساعة يده فهو يمني نفسه منذ البارحة بالحلوى التركية المخلوطة بالفستق والنارجيل .

في مقصورة الركاب كان عصام الصغير يعبر فعلاً بطريقته الطفولية عن فرحه وفرح والديه أيضاً فقد كان يقفز ويدس يديه في جيبيه الصغيرين ليخرج ما بها من حلوى يمصها وهو يتأرجح يميناً وشمالاً .

وبينما هو كذلك إذ اختلت قفزاته إلى الوراء فسقط بين والديه الذين كانا منسجمين في الاستمتاع بشرب العصير المثلج ، فأدى ذلك السقوط إلى انسكاب شيء من الشراب على ثيابهما .

حوقل الأب متدمراً وهو يمسك كأس العصير كي لا يندلق
بقيته على ثوبه ومد يده الأخرى يريد انتزاع الصغير من
سقطته .

وفجأة رمى الأب بكأس العصير من يده ومد يديه إلى ابنه
الذي أרعه فيه جحوظ عينيه وانفتاح فمه وصوت شهيقه
المكتوم .

ويهتف الأب وتصرخ الأم :

عصام . . . يا ولد . . . الحق الولد . . .

صرخت الأم بصوت شدَّ لها الانتباه من كل أرجاء الطائفة
فترك المضيفون القريبون منهم ما بيدهم وأسرعوا إليهما .

- ماذا حصل ؟ ماذا حدث ؟ ما المشكلة ؟

رأى الناس الأب وهو يقلب ابنه رأساً على عقب ويضربه
عدة ضربات على ظهره محاولاً إنقاذ ابنه الذي خارت عزيمته
وصار مشربب العنق وهو يحاول بأصابع يديه الصغيرة
التشبث بأبيه فلعله يحصل منه على نسيمات هواء قليلة تطيل
فيه رفق الحياة .

نحن لا نعتقد أنَّ عصاماً الصغير كان يتوقع ما حصل له
وهذا حال كل الأطفال الذين هم في سنه لذا نحن نؤمن دائماً
بعناية الواحد الأحد ومراقبته لأضعف عباد وأصغرهم
وحمايته لهم .

ارتبك المسافرون المحيطون لما يرون من محاولات يائسة من الأب في إنقاذ ابنه ، وزادهم حزناً وشفقة بكاء الأم التي لم تستطع أن تفعل شيئاً .

تداعى بعض المضيفين من أرجاء الطائرة لحل المشكلة . . فمنهم من قام باستدعاء طبيب عن طريق مكبر الصوت بنداء موجه للمسافرين . . ومنهم من حاول أن يساعد الأب بحل تلك الأزمة ولكن دون جدوى .

وجاء رئيس المضيفين بسرعة إلى مكان المشكلة بعد أن بلغه الخبر .

سأل رئيس المضيفين الأب : ما المشكلة ؟!

فأجابه الأب وقد أخذته الرجفة : الولد بلع «رُبْع» ريال !!
أسرع رئيس المضيفين إلى القبطان فقد آن الأوان لإخباره لأن جميع المحاولات في حل تلك المشكلة قد باءت بالفشل !
الجو هادئ في غرفة القيادة والأمور تسير على ما يرام والحمد لله . . وفجأة يأتي رئيس المضيفين وقد بدا عليه الاضطراب ويدخل من باب غرفة القيادة ليعلم القبطان أبا عبد الرحمن أن هناك طفلاً صغيراً يعاني من حالة اختناق !

ترك القبطان أبو عبد الرحمن الخريطة الجوية التي كان يُقَلِّب فيها ، كما استدار مساعده أيمن إلى رئيس المضيفين ، وانقطعت أحلام المهندس الجوي في تخيل الحلوى التركية .

القبطان : ألا يوجد طبيب على الطائرة ؟ ! .

رئيس المضيفين : لقد أعلننا في مكبر الصوت عن حاجتنا إلى طبيب فلم يستجب لنا أحد .

القبطان : هل حاولتم بكل الطرق ؟ ! .

رئيس المضيفين : نعم ولكن دون فائدة .

القبطان أبو عبد الرحمن : أعطوه زيادة من الأكسجين عن طريق القناع ريثما نجد حلاً للمشكلة . وفجأة دخل أبو الصبي غرفة القيادة وهو يرتجف من ضعف الحيلة والقلق حاملاً فلذة كبده بين يديه وقد أخرسه هول الموقف وشدة الصدمة ، وتنحى رئيس المضيفين جانباً ليؤكد قوله بأن أعطى مجالاً للقبطان أبي عبد الرحمن أن يرى مشهد ذلك الأب وهو يحمل ابنه ، وكان الموقف صعباً حقاً !

أب مكفهر الوجه واجمٌ يحمل ابنه بين يديه وقد ازرقَّ منه الوجه لقلّة الأكسجين في دمه وتهدلت يداه كما غارت عيناه الصغيرتان اللتان قد تحررت منهما دمعتان صغيرتان من ألم المعاناة الشديدة التي مرَّ بها ذلك الصبي ، وهو الآن يسلم نفسه إلى أبيه وقد خارت منه القوى .

[. . بإمكانك أخي القارئ أن تضع نفسك مكان أي فرد من أفراد الطائرة] .

كن : أبا الطفل .

أو . . كن : القبطان .

أو كن : أي مسافر آخر على متن الطائرة ، وبين يديك طفل يختنق في طائرة معلقة في السماء على ارتفاع ٣٥ ألف قدم وقد بأت جميع المحاولات بالفشل والجيمع ينتظر رحمة رب العالمين !!

إنها لحظات تعود فيها النفوس إلى بارئها ، وتعود القلوب إلى صانعها . . إنها لحظات الصدق مع النفس والصدق مع الرب . . . ولذلك كان من عدل ورحمة الرحمن الرحيم أن يجيب المضطر إذا دعاه . . . لأن المضطر عادة يدعو بصدق . . وكثير من الناس يحرم نفسه من إجابة الدعاء بعدم صدقه مع ربه !!!

قال تعالى ﴿ أَمَّنْ يُجِيبُ الْمُضْطَرَّ إِذَا دَعَاهُ وَيَكْشِفُ السُّوءَ وَيَجْعَلُكُمْ خُلَفَاءَ الْأَرْضِ إِلَهُ مَعَ اللَّهِ قَلِيلًا مَّا تَذَكَّرُونَ ﴾ [النمل : ٦٢]

أثار ذلك المنظر في نفس القبطان أبي عبد الرحمن ذكريات حادة في نفسه كانت قد حصلت له قبل ثلاثة أشهر ، ولكنه سرعان ما قرر القرار الحاسم في تلك المشكلة . . . قائلاً :

«ارجعوا إلى أماكنكم . . سننزل في مطار القاهرة فهو أقرب مطار لنا الآن» !

قال القبطان أبو عبد الرحمن ذلك وبدأ بإصدار أوامره إلى

بقية أفراد الطاقم :

يا أيمن . . أخبر مسؤول مرور القاهرة الجوي أننا سننزل في مطار القاهرة الآن للحالة الطارئة تلك . كما التفت إلى المهندس الجوي قائلاً : أخبر المسؤولين في مكتب العمليات الجوية في مطار القاهرة بوقت وصولنا والاستعداد لاستقبالنا بسيارة إسعاف وطبيب . . وشرح لهم الحالة التي نحن بها .

وقاد رئيس المضيفين الأب المتبلى إلى مقعده بجوار الأم البائسة .

صدرت الأوامر وتوزعت المهمات وبدأ كلٌ يعمل في جهته .

عاد الأب المسكين إلى مكانه وهو يلوم نفسه على إهماله :

«لقد كنت أنا السبب . . يا الله سامحني . . . أنا الذي أعطيته قطع النقود ليلعب بها لكي أهدئ من عبثه بين المسافرين وإزعاجهم ، ولكني لم أكن أتصور أنه سيبتلعها فهذه أول مرة تحصل!»

أما الأم فكانت غارقة في دموعها وهي تمسك بالصبي وتقلبه يمينا وشمالاً وهو في أحضان أبيه وهي تقول له : افعل شيئاً الولد يموت» . . .

«كفى بالصمت جواباً من الأب لك أيتها الأم فالأب غارق في أحزانه» .

المضيفون أخذوا أماكنهم وهم مشفقون لحال ذلكما الأبوين ولكن ليس من خيلة . وبينما كان المهندس الجوي

يقوم باتصالاته مع مكتب العمليات الجوية . كان المساعد أمين قد حصل على إذن بالنزول في مطار القاهرة ، حيث إنه -نظراً لحالتهم الطارئة- فقد أعطوا الأولوية في الهبوط .

كان القبطان أبو عبد الرحمن ممسكاً بزمام الطائرة وهو يقودها إلى النزول من ارتفاع ٣٥ ألف قدم عبر الغيوم القليلة وقد انعطف بالطائرة يساراً ، وكان المهندس الجوي يعمل بجد ونشاط على لوحة العدادات التي أمامه ليُعدها للهبوط فأجهزة الضغط يجب أن تغير من الضغط داخل الطائرة شيئاً فشيئاً ، وكذلك كمية دفع الهواء اللازمة عبر المكيفات ، كما أنه لم ينسَ ملاحظة العدادات التي أمام القبطان أبي عبد الرحمن والتي تُعنى بقوة دفع المحركات عندما قال المهندس - وهو يعيد قراءته على عدادات الوقود وكمياتها المستهلكة - : قبطان . . . إن وزننا عند الهبوط سيكون أكثر من الوزن الأقصى بـ ١٠ أطنان .

القبطان أبو عبد الرحمن - وهو ينظر إلى لوحة عدادات الوزن والوقود التي أمام صالح - : إذاً يجب علينا أن نتخلص من ١٠ أطنان من الوقود .

المهندس الجوي - يهز رأسه موافقاً - : صدقت .

القبطان أبو عبد الرحمن - ملتفتاً إلى مساعده أمين - : اطلب من مدير حركة المرور مساراً غير المسارات الجوية لكي نلقي بـ ١٠ أطنان من الوقود في الهواء .

وبعد أن أخذ مساعد الطيار تصريحاً بالانحراف عن مجال الطائرات الأخرى لطرده الوقود خارج الطائرة، اتخذت الطائرة مساراً بعيداً عن الطرق الجوية المعتادة وهي متجهة إلى مطار القاهرة وبدأت تلقي بالوقود خارج خزانات الأجنحة عبر الصمامات الخاصة بذلك .

(بإمكانك أن تتصور ذلك المنظر . . . شريطان طويلان أبيضان من الوقود يمتدان من خلف جناحي الطائرة العملاقة يخرجان من فتحتين خاصتين في طرف كل جناح ليُكوّنا بحيرة من الوقود وزنها ١٠ أطنان . . كل ذلك لإنقاذ ذلك الطفل المسكين) .

وبينما كانت الطائرة العملاقة تسبح نازلة في الهواء كحوت ضخم هابط من السماء كانت تدور في صدر قبطاننا أبي عبد الرحمن ذكريات لها أثرٌ في نفسه فمنظر ذلك الصبي الصغير وعيناه الدامعتان قد حرك فيه حنان الأبوة وشعر بما يشعر به كل أب يرى فلذة كبده تذوي أمامه كشعلة شمعة تخبث شيئاً فشيئاً . . فقبل ثلاثة أشهر كان القبطان أبو عبد الرحمن قد فقد ابنه في حادث سيارة عندما كان في مدينة «لندن» لقضاء إجازته السنوية ، ولكنه والحمد لله يشكر الله ويصبر كلما تذكر الأحاديث التي وردت عن المصطفى صلوات الله وسلامه عليه في فضل الصبر عند فقد الأبناء التي منها :

* عن أبي هريرة رضي الله عنه عن النبي صلى الله عليه وآله وسلم قال :

«ما يصيب المسلم من نصب ولا وصب ولا هم ولا حزن ولا أذى ولا غم حتى الشوكة يشاكها إلا كفر الله بها من خطاياها» .
متفق عليه .

* وعن أنس رضي الله عنه قال : قال رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم :

«إن عظم الجزاء من عظم البلاء ، وإن الله تعالى إذا أحب قوماً ابتلاهم ، فمن رضي فله الرضا ومن سخط فله السخط»
حديث حسن ، رواه الترمذي .

* وعن أبي هريرة رضي الله عنه قال : قال رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم :

«ما يزال البلاء بالمؤمن والمؤمنة في نفسه وولده وماله حتى يلقى الله تعالى وما عليه خطيئة» حديث حسن صحيح ،
رواه الترمذي .

* وعن أبي هريرة رضي الله عنه أن رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم قال :

«يقول الله تعالى : ما لعبد المؤمن عندي جزاء إذا قبضت صفيه من أهل الدنيا ثم احتسبه إلا الجنة» رواه البخاري .
(صفيه : أي حبيبه) .

بدأت الطائرة تقترب من الأرض فهما هي قد مدت
جنيحاتها الخلفية وأنزلت عجلاتها استعداداً للهبوط ،
والمزارع الخضراء بدت واضحة المعالم ونهر النيل يخترقها
متجهاً شمالاً ليصب في البحر الأبيض المتوسط وكذلك
الأهرامات الثلاثة بإمكانك ملاحظتها على الجهة الغربية من
النهر وخاصة عند الاقتراب من النزول في المدرج رقم ٥
الأيمن .

هبطت الطائرة بسلام ، والحمد لله - وسارت إلى أن
وصلت إلى موقف خاص حيث كانت سيارة الإسعاف
جاهزة بالأطباء والمرضين والمساعدين الذين التفوا حالاً
حولها عند توقفها وألصقوا السلم الخارجي بها ، وحالما فتح
باب الطائرة إذا بالسلم يرتقيه الإخوة المصريون بسرعة ،
وبسرعة أنزلوا الصبي إلى سيارة الإسعاف حيث كان الطبيب
جاهزاً للكشف عليه .

وبعد ثلاث دقائق فقط كانت قطعة النقود خارج حنجرة
الصبي في يد الطبيب الذي أخرجها بملقط طبي .

تهلل الجميع فرحاً بنجاة الصبي الصغير ثم نزل والده مع
أخيه ورافقه إلى المستشفى لإكمال الفحوصات الأخرى
اللازمة للتأكد من عدم جرح الحنجرة وتلوثها بالجراثيم .

وبينما كان الأبوان حول ابنهما الذي تمدد فوق سرير
المستشفى سعيدين فرحين شاكرين لله نعمة نجاة الولد ، كان

القبطان أبو عبد الرحمن لا يقل عنهما سعادةً وهو على
ارتفاع ٣٥ ألف قدم مرة أخرى وهو يحاذي الحدود القبرصية
فوق البحر المتوسط وقد قدّم خدمة إنسانية لن ينساها طول
عمره ولن ينساها له الأبوان ، ولكن هل سيذكرها الصبي؟!
الله أعلم .



مشكلة في الرادار

كابتن انس القوز

الرياض - السعودية

سبحان من علّم الإنسان ! . . ذلك الإنسان الظلوم الجّاهل الذي يعزو كل شيء إلى نفسه وإلى عبقريته وينسى خالقه . فها هو قابيل علّمه الله كيف يدفن أخاه عن طريق غراب ! . . وها هو الإنسان صنع الطائرة مقارنة بالطيور التي تطورت إلى ما هي عليه الآن وهداه الله إلى استخدام الحّمّام الزاجل في إرسال البريد ، وكذلك صنع الغواصات التي فكرتها مستوحاة من الأسماك ، فهل فكر الإنسان في شكر هذه النعمة أم كان جوابه مثل جواب قارون الذي قال : إنما أوتيته على علمٍ عندي ! ولم يعزو الفضل إلى ربه ؟ !

الرادار جهاز مهم في الطائرة . . وهو مختصر كلمة أجنبية طويلة معناها : «جهاز اكتشاف العوائق بواسطة الموجات الصوتية لتفاديها» . وفكرة اكتشاف الرادار جاءت من حيوان طائر يدعى الخفاش ، الذي لاحظته بعض العلماء وهو يطير في الكهوف المظلمة

دون أن يصطدم بالجدران والتتوءات الصخرية ، فبحثوا عن السبب فوجدوا بعد تجارب عدة أنه يرسل من فمه صوتاً عالي التردد لا تسمعه أذن الإنسان حيث ترسم صورة العوائق في دماغه بسبب ارتداد ذلك الصوت فتكون لديه صورة واضحة يعرف منها كيف يشق طريقه !

وجهاز الرادار الذي في الطائرة له نفس النظرية تقريباً حيث إنه يتكون من جهاز مُرْسِل للموجات الصوتية العالية التردد وجهاز مستقبل ، وجهاز الاستقبال هذا عبارة عن صحن كبير فيه كثير من النقاط الحساسة التي تترجم الموجات الصوتية المنعكسة من الأشياء التي أمام الطائرة إلى نقاط صغيرة ضوئية على شاشة الرادار الزجاجية بعد ترجمتها كهربائياً بواسطة الكمبيوتر. فسبحان من علم الإنسان عن طريق الحيوان !

والرادار له أهميته الكبرى في الطائرات إذ عن طريقه يستطيع الطيار أن يعرف الأشياء التي أمامه من غيوم وأمطار وثلوج ومطبات وجبال وبحار، وكذلك الطائرات والعمارات . . وهو أنواع كثيرة فهناك :

- رادارات للطقس .
- رادارات للتصوير الجيولوجي والمسح الأرضي .
- رادارات لتعريف الطائرات في الحرب .
- رادارات لمعرفة السفن وقيعان البحار .

- رادارات للتصوير الطبي في المستشفيات .

- إلى غير ذلك .

وهذا الرادار له أهمية كُبرى ، حيث إن الطائرات التي تنقل المسافرين تُمنع من الطيران في حالة تعطله ! وخاصة في حالات الطقس الممطرة والعواصف الرعدية . . فهو في حقيقته « عيون الطيار » في الظلام ، ! . . فسبحان من علم الإنسان ما لم يعلم .
وقصتنا اليوم تدور أحداثها فوق منطقة وادي الدواسر في فصل الشتاء حيث توقع الأمطار وعدم توقع حصول عطل للرادار . . .



ما أجمل المطر وهو ينزل على الأرض فيرويها بعد عطش
طويل ! . . وما أجمل البرَد وهو يتساقط على الأرض فيملؤها لؤلؤاً
أبيضاً .

كان القبطان «أبو مالك» مسترخياً على كرسي له في فناء
المنزل ، وهو يراقب زخات المطر الخفيف وهي تتساقط على أرض
حديقته وقد بدت السماء وهي ملبدة بالغيوم البيضاء المائلة إلى
اللون الرمادي ، الذي يدل على تشبعها بكمية كبيرة من الماء ، ذلك
المنظر أثار في نفس «أبي مالك» ذكرى حادثة حصلت له قبل عدة
سنوات في نفس الوقت من السنة تقريباً .

ما زال أبو مالك يتذكر تلك الحادثة بكل تفاصيلها لأنها
تجربة ذات فوائد عظيمة في حياته . . .

«رائحة النعناع قطعت حبل تفكير «أبي مالك» وهي تفوح
من إبريق الشاي الذي جاء للتو محملاً» .

- إن الشاي يبعث في النفس الدفء وبخاصة إذا خالطه شيء
من الزنجبيل «يقولها في نفسه» .

إنها صورة رائعة جداً . . . شتاءً وسماء ذات أمطار . . .
وشاي أحمر رقيق . . في قدح شفافٍ صافي يتصاعد منه البخار .



أخذ أبو مالك رشفة من الشاي وعاد إلى تذكر تلك الحادثة . . فهو يتذكر يومها أنه هو ومساعدته «ماهر» قد عاصرا يوماً عصيباً . ففي ذلك اليوم وفي مطار الرياض اتجه كل من القبطان أبي مالك ومساعدته ماهر إلى طائرتهما ال بوينج ٧٣٧ التي كانت تنتظرهما للإقلاع بها إلى مطار جدة .

كانت الطائرة مليئة بالمسافرين وكان أغلبهم قادمٌ من البحرين .

جلس كل من القبطان ومساعدته في مقصورة القيادة وبدأ كل منهما يفحص الأجهزة التي أمامه وخلفه والتي عن يمينه وشماله وكذلك التي فوقه وخلفه .

في ذلك اليوم كان الجو غائماً وبارداً ، وكان احتمال هطول المطر قريباً وهذا أمرٌ يدعو الطيارين إلى تشغيل رادار الطائرة لمعرفة الطريق في السماء عبر الغيوم الكثيفة .

وبعد أن أكمل فحص جميع الأجهزة فيها أقفلت أبواب الطائرة ودارت محركاتها ، وتحركت وسارت على أرض المطار إلى أن وصلت مدرج الإقلاع ، عندها قال موظف برج المراقبة :

«اتجاه الرياح ١٤٠ جنوب شرقية بسرعة ١٢ عقدة رحلة رقم ٤٠٨ مسموح لها بالإقلاع من مدرج رقم ١٥ الأيمن والانعطاف يساراً» .

عندها دفع القبطان أبو مالك ذراعي الدفع (الليزان يقومان مقام دواصة البنزين في السيارات) إلى أقصاهما مما زاد من سرعة

دوران المحركات النفثة، مما جعل الطائرة تنطلق بسرعة تطوي الأرض طياً حتى إذا ما وصلت إلى السرعة التي تؤهلها للإقلاع سحب أبو مالك مقود الطائرة إلى الخلف فتغيرت زاوية الزعنف الأفقية الخلفية، الأمر الذي رفع مقدمة الطائرة بزاوية خمس درجات على إثرها ارتفعت الطائرة وتعلقت في الهواء محدثة صوتاً مدوياً، وعندما أدخلت عجلاتها إلى الداخل بدأت سرعتها تزيد.

ثم انعطفت الطائرة باتجاه الغرب ودخلت في الغيوم المحملة بالأمطار التي غطت كل مدينة الرياض بعد أن تجاوزت ال ١٠ آلاف قدم.

إن مواجهة المطبات الهوائية والدخول في البحار المعلقة في الهواء والاصطدام بكرات الثلج على ارتفاع ٢٠ ألف قدم؛ أمر مألوفٌ ومتوقعٌ دائماً للطيارين لذا فإن أجهزة تسخين إطارات المحركات ونوافذ مقصورة القيادة الأمامية وكذلك الأجنحة يعد استعمالها أمراً مهماً لتذويب الثلوج التي تتراكم عليها. ويتم ذلك بواسطة مفاتيح معروفة لديهم.

في مقصورة الركاب كان أحد التجار القادمين من البحرين يفكر في الصفقة التجارية الجديدة التي عقدها ويتجاذب أطراف الحديث مع من كان بجانبه.

قال التاجر: ثبات الأسعار في الأسهم قد يعطل تحويل بعض العملة ولكن احتمال الخسارة هنا ٥٪ فقط ولذلك فقد فكرت في

فكرة جديدة لعرض البضاعة القادمة بأسلوب آخر.

قال الآخر : هل قرأت أسعار الذهب اليوم في الجريدة ؟

التاجر : لقد طلبتها من المضيف الجالس هناك فوعدني بها ولكنه لم يأت بها إلى الآن .

التاجر الآخر : لعلهم ينتظرون إطفاء إشارة ربط الحزام لكي يتسنى لهم حرية الحركة .

كانت الطائرة قد استوت على ارتفاع ٢٨ ألف قدم ، وما زالت تطير في الغيوم الكثيفة المحملة بالأمطار وأيضاً خلال الهواء المتقلب الذي يسبب المطبات الهوائية التي كانت تتزايد شيئاً فشيئاً .

قال التاجر لزميله الذي بجانبه :

المطبات في ازدياد !! ألا يعرف هذا الطيار طريقاً آخر غير طريق المطبات هذه ؟

التاجر الآخر : أنا لا أحب ركوب هذه الطائرات الصغيرة فالهواء يلعب بها كالورقة .

تشبَّث كل من التاجرین بمقعديهما بقوة وأدركا أن الأمر سيزداد سوءاً وخاصة عندما سمعا هاتفاً من غرفة القيادة عن طريق سماعات مكبر الصوت المثبت فوق رؤوسهم يأمر الركاب بعدم مبارحتهم أماكنهم .

وفجأة دخلت الطائرة في مطب هوائي شديد ثم خرجت منه بسرعة وضربتها ريح جانبية شديدة من الجهة اليسرى وتبعتها

ضربة أخرى من اليمين .

(لك أن تتصور أخي القارئ . . قارب مسرع في بحر متلاطم الأمواج قد اشتدت قوة الريح فيه).
التاجر - لا حول ولا قوة إلا بالله .

التاجر الآخر (وكأنه يلقي باللائمة على زميله) - أنا قلت لك أنا لا أحب ركوب الطرير - يرايات الصغيرة لأنها «مشغل» الورقة .

(كانت الاهتزازات شديدة على الركاب لدرجة أنهم لا يستطيعون إخراج الكلام متصلاً).



قال مساعد القبطان «ماهر»: نرجو من المسافرين وكذلك المضيفين عدم ترك أماكنهم لتوقعنا الدخول في منطقة المطبات الهوائية القوية جداً.

(كان هذا النداء عبر مكبر الصوت الذي أذاعه مساعد الطيار للركاب بناءً على طلب القبطان أبي مالك).

لم تكن المعاناة من المطبات الهوائية الشديدة القوة قاصرة على المسافرين فقط بل شملت حتى القبطان ومساعدده اللذان أخذوا التدابير اللازمة لمواجهةها حيث خفض القبطان سرعة الطائرة من ٨٠٠ كم في الساعة إلى ٤٠٠ كم وذلك للتخفيف من قوة الاصطدام بها.

كان القبطان ومساعدده يحدقان في شاشة الرادار الموجود في مقصورة القيادة في المقدمة وعن طريقه أخذاً يتلمسان طريقهما في السماء من بين تلك الغيوم الكثيفة.

قال القبطان (وعلامات حيرة بادية على وجهه): ما هذا الرادار! إنه كان قبل قليل يظهر صورة بأن طريقنا مليء بالعواصف الرعدية الثلجية، والآن بدت الصورة خالية من تلك المعالم!! إنَّ هناك شيء غير طبيعي!!

قال ماهر: انظريا أبا مالك إلى تلك الصورة في الرادار!! (كانت الصورة التي على شاشة الرادار مخيفة جداً لمن له خبرة في قراءة صور الرادارات التي تعكس حجم وقوة الغيوم الرعدية الممطرة. إن شاشة الرادار تقول: إن الطائرة في فخٍ مليء بالصواعق والهزات العنيفة الكفيلة بتحطيم أية طائرةٍ مهما كان وزنها).

إن الطائفة في وضع لا تحسد عليه من قبل البعيدين عنها،
فقد دخلت الآن في «منطقة التوتر الشديد جداً» فالمطبات على أربع
درجات من التوتر . . .

١ - مطبات خفيفة وهي التي لا ينقلب فيها كأس القهوة إذا كان
أمامك .

٢ - مطبات متوترة متوسطة وهي التي ينقلب فيها كأس القهوة ولا
يثبت .

٣ - مطبات متوترة متوسطة شديدة جداً وهي التي لا يثبت فيها أي
شيء في مكانه مهما كان وزنه كالرجال والحقائب الثقيلة .

٤ - مطبات عنيفة عارمة جداً وهي التي يحذر من الدخول فيها
لقوتها التدميرية .

بدا مساعد الطيار ممتقع الوجه متشنج الأعصاب وخاصةً
عندما سمع القبطان يطلب من الله الغوث بصوت مسموع
فالطائرة تهتز اهتزازاً عنيفاً جداً جداً والكلام الذي كان يدور بينه
وبين القبطان أصبح متعذراً سماعه بسهولة وذلك بسبب طغيان
الصوت الشديد الناتج عن اصطدام آلاف الكرات الثلجية المعلقة
في العاصفة الثلجية التي دخلوا بها قبل قليل بمقدمة الطائرة فضلاً
عن الصواعق التي تبارق يميناً وشمالاً وهي تكاد تخطف الأبصار من
شدة وميضها .

كان القبطان ممسك بكل قوته بمِقْوَدِ الطائرة ليحفظ لها توازنها فقد انفصل الطيار الآلي عن التحكم في الطائرة بسبب الضغط الشديد عليها من كل جهة فهو مصمّم للتحكم في الطائرة تحت ظروف معينة . أما هذه الظروف الصعبة فلا : (وَأَن للقبطان أن يثبت جدارته) .

القبطان - ما هذا الرادار إنه يعطينا صوراً غير حقيقية . . يا الله الطف بنا . . يا الله أسألك اللطف .

«عبارات استغاثة وطلب معونة من القوي الجبار خرجت من القلب في موقف أيقن كل من القبطان ومساعدته بأن النهاية محتومة الآن إن لم يتداركهما الله برحمته»
. إننا نتجه إلى العين^(١) !!

لقد كنت متأكداً من فحصي للرادار قبل الإقلاع !!
«قال القبطان هذا الكلام وهو يرى على شاشة الرادار صورة مفجعة تُجمدُ الدم في عروق كل طيار يراها» .

. إنها عاصفة رعدية هائلة الحجم متشعبة الأطراف محيطة بالطائرة من كل مكان في دائرة قطرها يقارب ٦٠ كيلومتراً . . وهذا يعني أننا سنظل على هذه الحالة البائسة ٢٠ دقيقة أخرى هذا إذا لم تتفكك الطائرة إلى أجزاء صغيرة . . . حالنا الآن كحال أعمى سقط في غابة مليئة بالوحوش ولا يعرف طريقه فيها . إنا لله وإنا إليه راجعون .

(١) العين : هي المنطقة التي تتوسط العواصف الرعدية ، وهي منطقة ضغط منخفض جداً ، إذا ما وقع فيها شيء ابتلعت أشبه ما تكون بدوامة مائية لها عين في المنتصف تغرق فيها السفن والقوارب .

من الطبيعي جداً أن يتجه الناس إلى ربهم وقت الشدة والأزمات وها نحن في مقصورة الركاب نرى من بدأ يتلو القرآن لكي ينسى من حوله ومنهم من يدعو الله بإخلاص أن يحسن خاتمه ، أما التاجران فقد انقلب حديثهما من التجارة إلى الحديث عن أحوال الآخرة والموت وبدأ التشهد وذكر الله . . كما علا صياح بعض النساء والأطفال من أماكن متفرقة من الطائرة . . ومما زاد خوفهم وهلعهم انفلات السقف المستعار للإضاءة الداخلية للطائرة وسقوطه على رؤوسهم بسبب شدة المطبات الهوائية في ذلك الوقت .

ولنخرج إلى الخارج قليلاً لنرى صورة أوسع وأشمل لنرى الطائرات الأخرى التي كانت تنحرف عن مسارها الطبيعي بسبب تلك العاصفة الرعدية يميناً أو شمالاً أو تعلوها بعكس طائرنا التي لا تستطيع الارتفاع أكثر من ٢٨ ألف قدم لأنها ثقيلة الوزن في ذلك اليوم . حيث إن جميع الطائرات لها ارتفاعات محددة تصعد إليها بحكم وزنها . ووزن الطائرة والارتفاع يتناسبان تناسباً عكسياً فكلما زاد وزن الطائرة قل الصعود إلى طبقات الجو العليا ، والعكس صحيح . والعاصفة الرعدية اليوم عالية الارتفاع فإنها تصل إلى ٣٥ ألف قدم ، وهذا يعني استحالة الصعود فوقها . كما أن الانحراف عنها الآن يبدو مستحيلاً وصعباً بسبب عدم الثقة بصور الرادار المتغيرة .

رشفة أخرى من شاي النعناع .

. . . . لقد برد الشاي بسرعة !

. . . . لا غرابة فالجو بارد ، وسبحان من خلق الحر والبرد وتقلب
الأجواء .

- أين وصلت في تفكيرك ؟

- إلى ٢٨ ألف قدم في السماء . . . في حادثة العاصفة الرعدية .

- سبحان الذي نجاك منها .

- نعم : سبحانه جلت قدرته .

- سبحان من ألهمني وقتها وتصرفت تصرفاً عجبياً . . فقد أنزلت
الطائرة بسرعة عجيبة من ارتفاع ٢٨ ألف قدم إلى ٨ آلاف قدم في
دقيقتين بصورة عمودية حلزونية فكان هذا أقصر الطرق لاختراق
العاصفة حيث إنني . .

- أقفلت ذراعي الدفع لكلا المحركين . . لأقلل من سرعة الطائرة .

- ورفعت الكوابح الهوائية التي في الأجنحة لأزيد من سرعة النزول .

- وانعطفت بالطائرة شمالاً لكي لا يتأثر الركاب بتلك الحركات
المفاجئة .

- ودفعت بجسمها إلى الأسفل لكي أخرج من تلك العاصفة من
أسفلها .

- وبهذه الطريقة شققت طريقاً عمودياً وحلزونياً . حيث إنه بعد دقيقتين من بداية النزول بانّت قمم جبال وادي الدواسر من على ارتفاع ٨ آلاف قدم ! . . وحمدنا الله حمداً كثيراً على نعمة الخلاص .

* * *

قال أبو مالك مكملًا حديثه

— . . . ثم بعد ذلك طمأننا الركاب بواسطة مكبر الصوت وأخبرناهم أن كل شيء على ما يرام والحمد لله . . . وأننا راجعون بالطائرة إلى مطار الرياض لعدم استطاعتنا المواصلة بسبب الظروف الجوية تلك وبسبب تعطل الرادار مؤخراً رشفة شاي أخرى

وعندما هبطت الطائرة بسلام في مطار الرياض جاء الفنيون بعد أن علموا بخبر عطل الرادار لإصلاحه ، وقد كان سبب تعطل الرادار هو أن السلك الكهربائي الموصل من صحن الرادار المتحرك في مقدمة الطائرة إلى شاشة الرادار كان مجروحاً . وعند اهتزاز الطائرة بعنف كان السلك المجروح يلامس فواصل معدنية أخرى ، الأمر الذي كان يسبب حصول شرارة صغيرة تؤثر على وضوح الصورة على الشاشة ، إضافة إلى هذا فإن جهاز توازن صحن الرادار كان ضعيفاً ولا يتحكم في توازن الرادار إلا في حالة سكون الطائرة أما إذا كان هناك اهتزازات فإنه يفقد السيطرة عليه ولا يستطيع التحكم به وضبطه رشفة أخرى

— فنجان آخر من الشاي لو سمحت .

— تفضل .

برقت السماء ثم أرعدت وبعد قليل زادت حدة زخات المطر وعندها قال أبو مالك وهو يرتشف الشاي المنعش :

ما أجمل الشتاء . . . ولكن ليس بطائرة في السماء تحيطها عاصفة رعدية .

في هذه العواصف الرعدية من الطاقة الهائلة ما لا يتصوره عقل أبداً مثل القوة الكهربائية ، وكمية الأمطار ، وقوة حركة الرياح .
فإذا أخذنا مثلاً عاصفة رعدية ممطرة بها برق نجد فيها التالي :

١ - قوة كهربائية مدمرة ، قوتها تصل إلى أضعاف القنابل الذرية .
والطاقة الكهربائية التي فيها تستطيع تشغيل عدة مصانع ومئات السيارات وإضاءة شوارع عشرات المدن !! .

٢ - فيها من كمية الأمطار ما يعادل كبريات بحيرات العالم فهي -
أي السحابة - تحوي مئات الأطنان من الماء ولكن لا ينزله الله سبحانه وتعالى إلا على من يشاء وبقدر ما يشاء !!

٣ - فيها من قوة الرِّيح ما يدمر أكبر حصون الأرض ، وأكبر شاهد على ذلك أن الله سبحانه وتعالى يسخر قوة الرياح الهائلة تلك لحمل وتعليق ولتثبيت كميات الأمطار الهائلة الوزن في الهواء وتحويلها إلى قطرات صغيرة ننعم بها نحن ومزارعنا وأولادنا !

٤ - وفيها من قوة الضوء ما يعمي البصر من شدة الإضاءة ! وكفى بالقرآن الكريم شاهداً على ذلك حيث يقول الله تعالى :
﴿يكاد البرق يخطف أبصارهم كلما أضاء لهم مشوا فيه وإذا أظلم عليهم قاموا ولو شاء الله لذهب بسمعهم وأبصارهم إن الله على كل شيء قدير﴾ (البقرة الآية ٢٠) كما أن ذلك البرق اللامع لازم لإمداد التربة بالنيتروجين حيث يكون السماد اللازم لزراعة الأشجار والنباتات .

٥ - قال رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم في الريح :

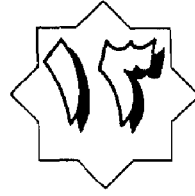
«الريح من رَوْحِ الله تأتي بالرحمة وتأتي بالعذاب ، فإذا رأيتموها فلا تسبوها واسألوا الله خيرها واستعيذوا بالله من شرها»^(١) .

٦ - وكان رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم يقول عند نزول المطر:

«اللهم صيباً نافعا»^(٢) .

٧ - وكان عبد الله بن الزبير رضي الله عنهما إذا سمع الرعد ترك الحديث وقال «سبحان الذي يسبح الرعد بحمده والملائكة من خيفته»^(٣) !

١ ، ٢ ، ٣ من صحيح الكلم الطيب «تحقيق الألباني» .



«درس سماوي»

كابشن حمدان دريب

باريس - فرنسا

الليل له أثر عجيب في نفوس المتأملين في جماله ، والليل فرصة للمستزيدين من الثواب في ساعاته ، وهو محطة راحة الأبدان عند مفارقة الأصحاب والخلان ، بعده يستعيد الجسم نشاطه لبدء يوم جديد ، غير أن هناك حياة تدبُّ في ذلك الوقت وأعمالاً لا بد من إنجازها فيه وذلك لتكميل برنامج عمل الحياة المتواصل .

هذه طائفة من طراز «ترايستار» تشق طريقها في ذلك الليل البهيم في ساعة متأخرة من الليل قد عبرت البحر الأبيض المتوسط ، قد شقت طريقها فوق جبال الألب العالية ، طريق اعتاد الطيارون المرور فيه فأصبحت أعينهم معتادة على تلك المناظر بل وحتى مواقع النجوم في السماء في تلك البقعة في ذلك الوقت من السنة ، إنها تشق طريقها قاصدة مدينة باريس عاصمة فرنسا .

كان القبطان أبو عبد الله متربعاً على كرسي القيادة وقد أسند ظهره إلى كرسیه الذي مال إلى الخلف قليلاً ليعطي جسمه المتعب من السهر شيئاً من الاسترخاء وقد حمل كأس القهوة بيده اليمنى يرتشف منها بطريقة لا شعورية تذكره بين آونة وأخرى أنه ما زال منتبهاً وذلك بسبب أن الجو في غرفة القيادة أشبه ما يكون بغابة ظلماء تشابكت أغصان أشجارها فحجبت النور أن يتسلل إلاً بجهد جهيد ، حيث الأنوار الخافتة التي تنبعث من زجاج عداداتها المختلفة الأشكال والألوان الذي يعطي شعوراً لمن بداخلها أول مرة أنها المكان المناسب لإطلاق سراح الفكر في تأمل عظمة الخالق - جل وعلا - في ذلك الكم الهائل من الأجهزة .

ستصل طائرتنا الضخمة إلى باريس إن شاء الله قبيل الفجر بقليل وسيلتقي الأحباء بأحبائهم والأقارب بذويهم ، وهذا وقت يبدو مبكراً جداً للوصول من سفر كما أنه مبكر جداً لاستقبال مسافرين ، ولكن المسافرين يضحون بأشياء كثيرة في سبيل الوصول إلى المناطق التي يريدونها إذا لم يجدوا بديلاً آخر .

دق جرس الهاتف في غرفة القيادة . . . إنها مكالمة من رئيس المضيفين .

- السلام عليكم .

- رد القبطان وعليكم السلام ورحمة الله وبركاته .

- هناك مسافرة تريد زيارة غرفة القيادة للاطلاع عليها كما أن

لديها بعض الأسئلة عن عالم الطيران . هل تسمح لها بالدخول؟

ويمر شريط من الأسئلة بين القبطان ونفسه متعجباً :

زائرة! الآن! في هذا الوقت المتأخر من الليل؟

ويقطع هذا الشريط سؤال رئيس المضيفين مرة أخرى :

هل تسمح لها يا قبطان بالدخول؟

ويجيب القبطان وهو يرد يده تشاؤماً قد غشيه : لا بأس . . لا بأس . لقد اعتاد ملاحو غرفة قيادة الطائرات على الزيارات الجوية من قبل المسافرين ، فكثير منهم لديه حب الاستطلاع وحب المعرفة لعالم الطيران الواسع ، إنه عالم جدير بالإعجاب ، إنه عالم يطير بجناحين ويطوي سماء الأرض طياً ، قد أخذ بلب الكثير من الناس ، وبخاصة الشباب منهم ، ولذا فإنك تجد الكثير منهم هواة للطيران ، سواءً الطيران الشراعي أو طيران النماذج الصغيرة من الطائرات التي تطير بواسطة التحكم البعيد ، أو طيران الألعاب البهلوانية أو حتى طيران الطائرات الورقية التي أخذ الكبار ينافسون الصغار فيها .

إنه عالم مخيف لمن لا يعرف حقيقته ، وجميل رائع لمن هو مغرم به وشتان بين الصورتين ، ولذا فإن الطائرة تجمع هذين الصنفين من الناس بالرغم عنهم ، فتجد الأول قلقاً منذ بداية السفر بالطائرة إلى حين وصولها ، والآخر مستمتعاً بالطائرة من قبل الصعود عليها إلى ما بعد النزول عنها بأيام .

طُرق باب غرفة القيادة ثم دخلت الزائرة فإذا هي امرأة قد تجاوزت العقد الثالث من عمرها ، قد بدا شعرها داكن اللون قد

ارتدت حلة أبانت عن جزء من نحرها وقد أرخت لخمارها حرية التدلي من على كتفيها .

دخلت الزائرة إلى غرفة القيادة ذات الأضواء الخافتة بحذر شديد من الظلام وما أن اعتادت عيناها على جو الأضواء الخافتة حتى جلست على أقرب كرسي لها خلف مقعد القبطان .

وكما هي عادة ملاحو غرفة القيادة فإنهم يبذلون وسعهم في إعطاء فكرة عامة ومبسطة ويحييوا عن أسئلة الزوار .
ويدور الحديث بين القبطان والزائرة . .

— الزائرة . . إن الأضرار والعدادات كثيرة جداً عندكم فهل تعرفونها كلها؟ ويلتفت القبطان نصف التفاتة متعجباً من ذلك السؤال ، ولكنه يتذكر أنها زائرة ، فيكتفي بالإجابة :

— نعم . نحن نعرفها كلها .

— ثم يأتي سؤال آخر :

— وهل تستطيعون معالجة أية مشكلة تحصل للطائرة؟

فيجيب القبطان :

— نعم ، إن أية مشكلة تحصل للطائرة لدينا المعرفة الكافية لمعالجتها أو على الأقل إيقافها بإذن الله .

وتسأل زائرتنا مستغربة :

— أية مشكلة؟ هل تقصد أنك تستطيع معالجة أية مشكلة

للطائرة؟ فيستغرب القبطان من أسئلتها ويلتفت نصف التفاتة مرة أخرى ، ولكنه يتذكر مرة أخرى أنها زائرة ، فيقول مؤكداً :

— نعم . نعم . أية مشكلة تحصل للطائرة ، فنحن بإذن الله تعالى لدينا الكفاءة الكافية لعلاجها .

ثم يستدرك القبطان كلامه ، فيقول :

- . . إلا إذا أراد الله سبحانه ألا نعالجها ، فهذا أمرٌ راجع إليه والأمر بيده أولاً وآخرأ حتى لو عملنا ما عملنا .

ثم أراد القبطان أي يكمل كلامه بحجة قوية ومثال واضح فقال :

- ولو أطفأ الله سبحانه وتعالى محركات الطائرة كلها بلا سبب ولا عطب لكان هذا أمره فنحن كلنا طوع أمره سبحانه .

ولكن زائرنا قالت للقبطان بعد أن سمعت إجابته بكل جدية :

- أنا لا أعتقد هذا . . الله ليس له شأن في الأخطاء التي تفعلها

الآلات أو الإنسان .

صفت هذه الكلمات ملاحي غرفة القيادة على أقفائهم فالتفتوا

جميعاً إلى تلك الزائرة المنحرفة الجاهلة وتساءلوا في أنفسهم جميعاً

ماذا تقول هذه المرأة؟ أهى مجنونة؟ أو غبية؟ أو كافرة؟

ونحن نقول بل هي ضحية من ضحايا الحضارة الملحدة ، بل

إنها ضحية من ضحايا تقصير أهلها ومن له ولاية عليها في عدم

تعليمها كتاب الله سبحانه وتعالى وحديث النبي المصطفى صلى الله

عليه وسلم ، إنها ضحية تقليد غير المسلمين ، إنها ضحية الشاشة

التي تعرض ما يغضب الرب جل وعلا ، وهي ضحية المجلة والخبر

الذي يغضب الله سبحانه وتعالى :

ويجب القبطان وقد انتبه لنفسه بعد تلك الهزة الجوية :
- وهل تعتقدين أن الله سبحانه وتعالى الذي خلق هذا الكون
كله بسماواته وأقماره وآلاته وإنسه وجنه وخلقك أنت من العدم ولم
تكوني شيئاً . هل تعتقدين أنه يعجزه أن يفعل أي شيء في خلق
من مخلوقاته؟ ألم تسمعي قول الله في قرآنه ﴿ ألا يعلم من خلق وهو
اللطيف الخبير ﴾؟

وجمت وسكتت تلك الزائرة بل ألقت حجراً تلك الضائعة في
عالم المادة الجامد الخالي من حياة الروح، ونحن نسأل: وماذا
عساها أن تحيب وأن تقول؟ إنها ميتة القلب والقالب وتظن أنها
حية، إن الله تعالى يقول في كتابه الكريم:

﴿ يا أيها الذين آمنوا استجبوا لله وللرسول إذا دعاكم لما يحبيكم
واعلموا أن الله يحول بين المرء وقلبه وأن الله شديد العقاب ﴾ .
إن الحياة في قراءة القرآن وتدبر معانيه .

إن الحياة في قراءة وصايا المصطفى صلوات الله وسلامه عليه
وتطبيقها، الذي يقول: «من أطاعني دخل الجنة ومن عصاني
دخل النار» ولكن ماذا عسانا نسمع من تلك الزائرة؟ إن فاقد
الشيء لا يعطيه .

إنها امرأة سافرت بدون محرم قد تبرجت وأبدت زينتها لغير
محارمها من الرجال، قد جنت على نفسها حينما عصت الله ورسوله
وضربت بالآيات الكريهات التي تحذر من تبرج المرأة عرض
الحائط، وعصت رسول الله الذي نهى عن سفرها دون محرم، وفوق

ذلك كله قلدت الكافرات وأتت لتعلن على الملأ أن الله جل وعلا لا شأن له في أفعال وأخطاء الإنسان . وهذا يدل على أن تلك الزائرة لم تعط نفسها حق الاطلاع وحق الفهم للآيات في القرآن الكريم ، ولم تعط نفسها حق القراءة في كتب التوحيد ، فقد قرأت في كثير من المجالات والمجلات إلا كتب الإسلام ، فمكتبتها جميلة ومرتبة ولكنها خربة ، لأن كتب الإسلام ليست فيها ، وبيتها مرتب وجميل ، ولكنه خرب لأنه خال من ذكر الله . ما أشقى أولادها إن كان لها أولاد ، وما أتعس زوجها إن كان لها زوج ، ولكن ماذا عسانا نقول سوى لقد جَنَتْ على نفسها براقش ؟

وجدت الزائرة نفسها أنها أمام موج هادر يقلب أقوى السفن ، بل يحطمها ويلعها في بحر لجي ليس له قرار فأثرت الانسحاب بقاربها الشراعي المحطم المستعار ، فاستأذنت في الخروج وانصرفت وهي تجر أذيال الخيبة وسخط أهل الأرض والسماء . .



تعالوا بنا نخرج خارج تلك الطائرة لنزدد إيماناً بعد تلك الهزة الجوية لنرى تلك الطائرة وهي تطير بسرعة تقارب ٩٠٠ كم في الساعة في درجة حرارة جو تقارب ٥٠ درجة تحت الصفر في ليل أسود زاد جماله نجومٌ تتلألأ في السماء الواسعة، من يدري عن تلك الطائرة في ذلك الليل في ذلك المكان؟ ومن يدبر أمورها وأمور من بداخلها؟ أليس الله سبحانه وتعالى؟ انظر عن يمين الطائرة فترى أن شفق الفجر الأحمر قد لاح، وانظر إلى يسار الطائرة لترى سواد ليل طويل، ألا يذكرك هذا بقول الله تعالى:

﴿والليل إذا يغشى والنهار إذا تجلى﴾ . . ؟

إن القلوب إذا نسيت التأمل والتفكير في عظمة الخالق جل وعلا قل إيمانها في الوقت الذي نرى أن الله سبحانه وتعالى قد أمر وحض على التفكير في آلائه - سبحانه - لما في ذلك من الفائدة العائدة على النفس البشرية بالخشوع والذل له تبارك وتعالى حيث قال:

- أفلا تعقلون .

- أفلا تفكرون .

- أفلا تبصرون .

وغيرها من الآيات الكثيرات التي ملئ بها القرآن العظيم وما أجمل كلام الإمام ابن القيم الذي سطره في كتابه القيم المسمى «مفتاح دار السعادة»^(١) الذي هو فعلاً مفتاح دار السعادة بعد كتاب الله تبارك وتعالى وصحيحي البخاري ومسلم، حيث أورد فيه كلاماً عظيماً حريٌّ بكل مسلم ومسلمة الاطلاع عليه .

(١) لقد قُمتُ بخدمة جزء من هذا الكتاب القيم بصورة عصرية أضفت إليه حواشي علمية وزينته بما يقارب من ١٠٠ صورة ملونة وأطلقت على الكتاب اسم تأملات ابن القيم في الآفاق والأنفس . (المؤلف) .

تجاوزت الطائرة الضخمة الحدود الجوية الفرنسية وها هي تيمم وجهها شطر باريس حيث إنه لم يبق إلا نصف ساعة تقريباً على الهبوط في مطار باريس الدولي المسمى باسم الرئيس السابق لفرنسا «شارلز ديغول» .

أضاء القبطان إشارة ربط الحزام للمسافرين حيث أخذ بعضهم يهين نفسه ، فمنهم من أخذ يرتب أغراضه المتناثرة من حقيته اليدوية ، ومنهم من أخذ يلم شعث أوراقه ، ومنهم من كان أكثر عصريةً حيث أقفل جهاز الحاسوب الآلي الذي كان يتربع على فخذه بضغط زر صغير على ظهر الجهاز، ومنهم من قام ليغسل وجهه ويصلح من شأنه ، وها هم أفراد غرفة القيادة قد بدأوا يستعدون لذلك فتلك خرائط مطار باريس قد أخذ القبطان ومساعدته يتدارسانها فيما بينهما وقد ربطا أحزمة الكتفين .

كانت الطائرة نازلة بسرعة تقارب الـ ٦٠٠ كم في الساعة وهي تسابق شفق الفجر الأحمر للوصول إلى باريس الذي ما زال ظلام الليل يلفها من كل صوب إلا من الأنوار والأضواء التي اكتشفها (أديسون) فملأت شوارعها وضاف أنهارها فعكست بذلك الصورة الليلية الجميلة لأي مدينة تضاء بالليل ، ولكن ذلك المنظر لم يكن واضحاً لأفراد طاقم غرفة القيادة فضلاً عن المسافرين وذلك بسبب الضباب الذي تكون بسبب كثرة جداول الأنهار ووفرة ورق أشجار غابات وسهول الأراضي الفرنسية الذي أصبح مألوفاً في كل صباح ، حتى إذا ما طلعت الشمس أزال تلك الحجب الضبابية

فأشرفت الأرض بلون سندسي رائع جميل .
«إننا على مقربة من مطار باريس فالرجاء من المسافرين التأكد
من ربط أحزماتهم وإطفاء أعقاب سجائرهم استعداداً
للهبوط . . .» .

كان هذا صوت النادي من مكبر الصوت اعتاد أن يقوله دائماً
قبل هبوط الطائرة بقليل .

ثم هذه الطائرة قد مدت جناحاتها وقللت من سرعتها
واستدارت نحو مدرج المطار استعداداً للهبوط .

ثم وعلى مقربة من بداية المدرج بنحو من ١٥ كلم أصدر
القبطان أمره للمساعد قائلاً :

.. أنزل العجلات .

عندها امتدت يد مساعد الطيار إلى ذراع إنزال العجلات
فحركتها إلى الأسفل فسمع صوت فتح أبواب غرفة العجلات .

وعندما خرجت العجلات من غرفتها لتمتد خارجاً إلى الأسفل
زادت حدة الصوت الناشئ بسبب احتكاكها بالهواء الخارجي .

ألقى مساعد الطيار بنظرة على الإشارات الضوئية الخضراء للتأكد
من نزول العجلات الثلاثة ، فاللون الأخضر يعني السلامة دائماً ،
وكذلك ليزداد تأكيداً من اختفاء الإشارات الضوئية ذات اللون
الأحمر التي تعني الخطر والحذر دائماً .

ولكنه لم ير إضاءة اللون الأخضر وكان الضوء الأحمر مضيئاً محذراً
من أن عجلة الطائرة الأمامية لم تنزل ، فالتفت إلى القبطان قائلاً

بصوت مسموع :

قبطان . . لم تنزل العجلة الأمامية !

ما زالت الطائرة تنزل تدريجياً وتتجه بسرعة إلى بداية المدرج الذي
يبعد ١٠ كم تقريباً فأصدر القبطان أمره :
ارفع العجلات مرة أخرى ثم أنزلها .

وبسرعة استجاب المساعد للأمر فرفع ذراع العجلات مرة أخرى
فارتفعت العجلات فخف صوت الاحتكاك بالهواء فزادت سرعتها
تجاه بداية المدرج الذي يبعد ٨ كم واختفت الأضواء جميعاً ، ثم أنزل
الذراع مرة أخرى فُسِمِع ذلك الصوت القوي مرة أخرى .
شاب صوت نزول العجلات صوت موظف برج المراقبة الذي
قال :

الطائرة السعودية مسموح لها بالهبوط على المدرج (٢٥) . في هذا
الوقت كانت الطائرة تبعد عن مكان الهبوط ٦ كم ، عندها صاح
مساعد الطيار: لم تنزل العجلة الأمامية يا قبطان مرة أخرى !
قَطَّب القبطانُ حاجبيه والتفت إلى المهندس الجوي الذي لم يكن
بأقل منهما اهتماماً وانزعاجاً وكأنه يطلبه المعونة في حل تلك المشكلة
فهو الرجل الحيوي الثالث في غرفة القيادة .

يقرأ مساعد الطيار عداد المسافة الذي يشير إلى ٤ كم فقط
للوصول إلى مكان الهبوط ثم يلتفت إلى القبطان وكأنه يسأله عن
الحل ، فيصدر القبطان أمره :
- ارفع العجلات .

فتمتد يد المساعد إلى ذراع العجلات فيرفعها في الوقت الذي كان عداد المسافة يقرأ ٢ كم من نقطة الهبوط التي بدت واضحة المعالم وأضواء المدرج المحيطة بها واضحة للعيان .
عندها دفع القبطان مقابض الدفع إلى الأمام بيده وسحب المقود باليد الأخرى فتوقفت الطائرة عن النزول وبدأت في الصعود في الوقت الذي كان عداد المسافة يقرأ صفراً .

* * *

بعد أن ارتفعت الطائرة إلى ارتفاع ٥٠٠٠ قدم .
اتجهت إلى منطقة غرب المطار تبعد نحواً من ٤٠ كم وبدأت
تحوم في مدار إهليلجي تقريباً لكي تحل مشكلتها .
بدأ القلق والاضطراب يساور زائرتنا وأخذت تتلململ في مقعدها
وتسأل من حولها :

- لماذا لم تنزل الطائرة إلى الآن ؟

- لماذا العجلات تصعد وتنزل عدة مرات ؟

- لماذا تأخرنا في الهبوط ؟

ونحن نقول عجباً لهذه الزائرة ! إنها تخاف الموت !

ونسألها ، لماذا تخافين الموت ولا تخافين من خالق الموت ؟

ألم تسمعي قول الله تبارك وتعالى :

﴿ تبارك الذي بيده الملك وهو على كل شيء قدير ﴾ * الذي خلق

الموت والحياة ليلوكم أيكم أحسن عملاً وهو العزيز الغفور ؟

قال القبطان لمساعدته :

أخبر برج المراقبة أننا قد نحتاج وقتاً طويلاً لعلاج تلك المشكلة .

فرد موظف برج المراقبة : خذوا وقتكم ، وأخبرونا إذا كنتم

بحاجة إلى مساعدة .

وبذل الطاقم عدة محاولات لإنزال العجلات .

قال القبطان : أنزل العجلات . . . لا فائدة . . .

- ارفعها .

- أنزلها مرة أخرى . . . لا فائدة . . .

- أنزلها . . .

قام المهندس الجوي بمحاولة للتأكد من نزول العجلة الأمامية فأخبر القبطان أنه سينزل إلى غرفة الأجهزة الإلكترونية التي أسفل غرفة القيادة وفوق غرفة العجلة الأمامية لكي يتأكد من نزول العجلة نزولاً كلياً.

فتح المهندس الجوي باباً في أرض غرفة القيادة كان مغلقاً بإحكام ونزل بواسطة سلم جانبي مثبت في جانب من جوانب غرفة الأجهزة الإلكترونية واتجه إلى ناظور مكبر تتجه عدسته الأمامية إلى العجلة الأمامية .

نظر المهندس الجوي في الناظور، وحدّق النظر مرة أخرى عندما سمع القبطان يصيح به : ماذا ترى؟

الأصوات مزعجة جداً في غرفة الأجهزة الإلكترونية التي أسفل غرفة القيادة بسبب احتكاك الهواء الخارجي بمقدمة الطائرة، بالإضافة إلى طنين وأزيز المحولات الكهربائية الإلكترونية .

ولكن لا يوجد مكان آخر للكشف والتأكد من نزول العجلات الأمامية إلا هذا . سمع المهندس الجوي صوت القبطان وهو ينادي وقد بدا كأنه بعيداً بسبب كثرة الأصوات في غرفة الأجهزة الإلكترونية . .

- ماذا ترى؟

ويجب المهندس وقد أجهد عينيه في النظر من خلال الناظور:

- لا أدري . . . لست . . . لست متأكداً .

ثم يصعد المهندس الجوي إلى حيث القبطان ليخبره :
- لست متأكداً يا قبطان . . فعلامة نزول العجلات غير واضحة
بسبب الغبار الذي يغطيها .

ويردد القبطان :

- الغبار . . الغبار . . لا حول ولا قوة إلا بالله . . إنا لله وإنا إليه
راجعون .

إنها صورة محزنة وموقف مؤلم .

المهندس الجوي جالس على أرض غرفة القيادة وقد تدلت رجلاه
من فتحة باب الغرفة الإلكترونية التي أخذت أصوات أجهزتها
تشق جو ذلك الصمت الرهيب الذي خيم على أفراد غرفة القيادة ،
وقد علت قسّمات وجوههم مسحة الجزع والاكتئاب .

- مساعد الطيار (محمد) يجول بنظره بين القبطان الذي أطرق
إلى الأرض مفكراً ، وبين المهندس الجوي الذي بذل ما استطاع لحل
تلك المشكلة ويبن تلك الإشارات الضوئية الخضراء الناقصة
ويسأل نفسه :

— ماذا نفعل الآن؟ . . . إلى متى سنبقى في السماء ندور
وندور؟ . . .

. . . لم يبق من الوقود إلا ما يكفي نصف ساعة فقط . . . ماذا
عسانا نفعل . . أهى النهاية؟ . .

أحس المسافرون بصعود الطائرة مرة أخرى ونزول العجلات
ورفعها عدة مرات متتالية ، فبدأ القلق يتسلل إلى نفوسهم ،

ويتساءلون : مالذي يحصل ؟ ولكنهم لم يجدوا غير الصمت جواباً
إلا من صوت هدير محركات الطائرة وسط ذلك الظلام .

التفت القبطان إلى مساعده (محمد) بعد إطراقة صمت طويل
ونظر إليه بنظرات متشاقة تقرأ من خلالها أحرف الاستسلام للقدر
بعد بذل الأسباب ليقول :

هل هذا يعني النزول بدون عجلات . . . ؟

هل هذا يعني أننا سنرتطم بالأرض . . ؟

ثم أردف القبطان قوله : يبدو أن مشكلتنا هذه التي نحن فيها
كلها بسبب تلك الزائرة المنحرفة .

زاد الطين بلة — كما يقال — أن مؤشرات عدادات كمية الوقود
بدت مستعدة لزيادة المشكلة ، ولكن ليس الآن فقد بقي على نفاذ
الوقود ٢٥ دقيقة فقط والطائرة يجب أن تنزل في خلال هذا الوقت
شاءت أم أبت .

* * *

كانت الطائرة تحوم غرب مطار باريس مبرجةً بواسطة الطيار الإلكتروني ليحافظ على سرعتها وارتفاعها وخط الدوران لها وها هي تحوم وسط الغيوم الخفيفة المتناثرة في ذلك الظلام للمرة العاشرة تقريباً.

إنها لحظة من اللحظات الحرجة جداً.

وتسوق العناية الإلهية كفي القبطان فيرفعهما إلى أعلى ليدعو الله،
إنها لحظة من لحظات الصدق في الدعاء، إنها لحظة من لحظات
الامتحان للبشر ليُعرفَ بمن يستغيثون، إنها لحظة من لحظات
الرحمة من الباري عز وجل ليذكرُ به عباده، وهل يرد الدعاء القدر؟
وهل تنزل العجالات بالدعاء؟ وهل ستصدق زائرتنا هذا الكلام؟

لقد جاء في الحديث النبوي :

«إن الدعاء والبلاء ليعتلجان في السماء».

وكما قال ابن القيم — رحمه الله — في كتابه «الداء والدواء» إن
حال الدعاء مع البلاء على ثلاثة أحوال :

أولها أن يكون الدعاء قوياً فيرد البلاء بإذن الله .

وثانيها أن يكون الدعاء وسطاً فيقع البلاء ولكنه خفيفاً .

وثالثها أن يكون الدعاء ضعيفاً فيقع البلاء قوياً .

والدعاء له شروط وله آداب وله أوقات ، ولم لا يكون كذلك؟

أليس هو تقديم طلب إلى مالك الملك؟

أليس هو مناجاة لفاطر الأرض والسموات؟

ألم يأتِ في الحديث القدسي : أن الله تبارك وتعالى ينزل إلى السماء

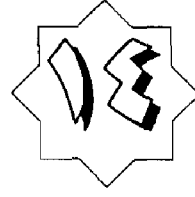
الدنيا في الثلث الأخير من الليل ليقول : هل من سائل فأعطيه
وهل من مستغفر فأغفر له .

أي كرم بعد هذا أن ينزل ربك مالك الملك بجلاله وعظمته إلى
سمائك الدنيا أيها العبد الحقير ليعرض عليك عطيته ومغفرته؟
كم من ليال مضت ونحن ننعم في مخادعنا الدافئة؟
وكم من ساعات سحر ضاعت في سهر ولعب بهذه الدنيا
الضائعة؟

ومن أنت أيها العبد حتى تعصي ربك وتتكبر عن دعائه
وعبادته؟ ومن أنت أيها العبد حتى تسافر شرقاً وغرباً لتشتري أنواع
المعاصي الغالية؟ فتذكر أن الله سبحانه وتعالى يبسط يده في الليل
ليتوب مسيء النهار، ويبسط يده في النهار ليتوب مسيء الليل ،
فتذكر أنك لا حول ولا قوة لك إلا به ، وأنتك إليه راجع ولا ملجأ
لك منه إلا إليه .

وبينما كان القبطان يشبّع ويشبّع في عالم الخشوع والذل
والانكسار بين يدي الرب جل وعلا إذ صرخ المساعد محمد :
النور الأخضر يا قبطان النور الأخضر .

كاد المهندس الجوي أن يقفز من كرسيه فرحاً .
وكاد قبطاننا أن يبكي من شدة فرحته وختم دعاءه ب الحمد لله
الحمد لله الحمد لله لقد نزلت العجلة الأمامية أخيراً . الحمد لله .



الغرفة السوداء

مركز التدريب - جدة

هل سمعتم بغرفة سوداء تطير في الهواء ؟

ستقولون : لقد سمعنا بالصندوق الأسود . فأقول ليس هو المقصود .

أوتقولون : إنها إحدى الغرف الخفية في الطائرة . فأقول إنها ليست المقصودة أيضاً . بل هي غرفة العالم الآخر، وغرفة العالم العجيب .

ولكن ما هي تلك الغرفة ؟ وما شأنها وعالم الطيران الذي نتحدث عنه ؟

هذا ما سنعرفه في السطور القادمة إن شاء الله .

زرقة السماء تبدو صافية ونهر النيل قد امتد إلى الأمام لمئات الكيلو مترات ونحن هنا في غرفة القيادة نشاهد ذلك المنظر الجميل فالهدوء يعم الجميع ولا تسمع إلا صوت احتكاك الهواء بمقدمة الطائرة يتخللها محادثة بين مساعد القبطان ومدير المراقبة الجوية في القاهرة ليعطيه التعليمات بالاتجاه جنوباً (١٦٠ درجة) والصعود إلى ارتفاع ٢٩ ألف قدم .

كانت ساعة يد القبطان «أسعد» تشير إلى التاسعة مساءً عندما كانت سرعة الطائرة تزداد حتى إذا وصلت الارتفاع المصرح به زادت من سرعتها موجات الهواء الباردة في طبقات الجو العالية التي تشتد في فصل الشتاء حيث تصل سرعة الهواء على تلك الارتفاعات إلى ٢٠٠ كم في الساعة كما تقلّ سرعته كلما اقتربنا من خط الاستواء جنوباً وذلك بسبب حركة الهواء الصاعدة والنازلة والتي فيها رحمة للعالمين .

أطفئت إشارة ربط الأحزمة وبدأ كل بعمله المعتاد .

قال المساعد صالح : سنصل إن شاء الله إلى منطقة (الأقصر) ^(١) بعد (٢٠) دقيقة إن شاء الله فالرياح شديدة وسرعتنا زادت كثيراً ولهذا فإننا سنصل إن شاء الله قبل الوقت المحدد بـ $\frac{1}{3}$ ساعه تقريباً وهذا فيه توفير للوقود يصل إلى ٣ أطنان تقريباً .

(١) مدينة كبيرة جنوب مصر تبعد عن القاهرة بحوالي ٧٠٠ كيلو متر .

هزَّ القبطان (أسعد) رأسه مؤيداً كلام مساعده صالح بينما كان يختلس النظر إلى مكيف الطائرة أو (مضخة الهواء إلى داخل الطائرة رقم (١) التي تعطلت قبل قليل) ولكن بقيت الأخرى رقم (٢) تعمل بصورة طبيعية والأمور إلى الآن تسير بانتظام والحمد لله .

فجأة أضاءت إشارة التحذير إلى ارتفاع في درجة حرارة المضخة (رقم ٢) تنبئ بوصولها إلى درجة الاحتراق . وهنا تدخل الجهاز (الآتوماتيكي) تلقائياً وأعطى تلك المضخة من العمل . وعلى أثر هذا تدخل جهاز آخر تلقائياً وأغلق جميع منافذ الطائرة الخارجية للمحافظة على الأكسجين الموجود داخل الطائرة إذ إنه توقف المصدر الخارجي للأكسجين داخل الطائرة الآن .

كل هذا قد حصل في أربع ثوانٍ فقط ، الفعل ورد الفعل .

هذا كان عمل الأجهزة التي اخترعها الإنسان ولكن ما هو دور الإنسان الآن؟ لننظر!

صرخ القبطان : قناع الأكسجين (وهو يخرج قناع الأكسجين ليلبسه وأعطى أوامره المتلاحقة بينما كان المساعد «صالح» ينفذ تلقائياً) . . .

القبطان : أخبر المراقب الجوي أننا سنخرج ٢٠ كيلومتراً عن الممر الجوي إلى جهة الغرب وسنترك الارتفاع ٢٩ ألف قدم وسننزل إلى ١٠ آلاف قدم .

وبينما كان القبطان «أسعد» يتكلم كانت يدها تعملان . . .
فها هو يقلل من قوة دفع المحركات النفثة ويسحب مقابضها إلى
الخلف بيده اليمنى بينما أدار مقود الطائرة بيده اليسرى إلى اليمين
ودفعه إلى الأمام قليلاً وعندها بدأت الطائرة بالنزول التدريجي . . .
ولكن يجب النزول بسرعة قبل نفاذ الأكسجين والأكسجين الموجود
الآن كميته محدودة، وسيستهلكه الركاب بسرعة ويجب المحافظة
عليه قدر الإمكان ومنعه من التسرب خارج الطائرة عبر المنافذ
الخارجية وعلى هذا فيجب علينا كسب الوقت والنزول بسرعة إلى
طبقات الجو السفلى إلى (١٠ آلاف قدم) لذا كان لا بد من رفع
الجنح التي فوق سطح الجناح الخلفي والتي تسمى بـ (SPEED
BRAKE) (كابحات السرعة الهوائية) وهذه الجنح تعين
الطائرة في النزول سريعاً من طبقات الجو العليا بأقصر وقت ممكن .

زيادة في السلامة فإن الطائرات مزودةٌ بجهاز يعمل تلقائياً لكي
ينزل أقنعة الأكسجين على كل كرسى لاستعمال الأكسجين
الاحتياطي المعد استخدامه في حالات الضرورة كتلك .

وهنا ملاحظة ، وهي أن الأكسجين الذي يتنفسه ركاب الطائرة
هو نفسه الذي يدخل من الخارج عن طريق المضخات الهوائية التي
هي أشبه بالمكيفات ولكنه قبل أن يدخل إلى الركاب فإنه يمر
بمراحل تصفية من الغبار والشوائب وبخار الماء ثم تعدل حرارته
وذلك بخلطه بهواء ساخن يأتي من المحرك النفث ثم يدخل إلى
غرفة توزيع الهواء في الطائرة . ثم يتوزع عبر أنابيب خاصة تتفرع من

تلك الغرفة لتصب الهواء في داخل الطائرة عبر فتحات سقفية فوق الكراسي .

وبعدما أضيئت إشارة ربط الأحزمة ومنع التدخين وأضيئت المصابيح الخارجية للطائرة كانت الطائرة تشق طريقها عائدةً إلى مطار القاهرة إذ إن ذلك هو القرار الحكيم ولكي يتم إصلاح الطائرة أيضاً .

* * *

وعندما وصلت الطائرة إلى ارتفاع ١٠ آلاف قدم نزع كل من أسعد وصالح قناع الأكسجين من على وجهه وأخذوا بالاستعداد للهبوط في مطار القاهرة .

أخذ المساعد صالح يُعدُّ أرقامه وحساباته فها هو يسجل درجة الحرارة واتجاه الهواء في المدرج ومقدار الضغط الجوي ، ووزن الطائرة في الهبوط ليحسب سرعة الهبوط للطائرة ويشار إلى تلك الأرقام على الأجهزة التي أمامه .

قال المساعد صالح : قبطان أسعد !

التفت القبطان أسعد مستفهماً : ماذا ؟

إن وزن الطائرة يزيد عن المصرح به بـ ٨ أطنان عند الهبوط .

رد القبطان أسعد : كنت أتوقع ذلك . . اطلب من برج مراقبة مطار القاهرة إذناً بالذهاب إلى الصحراء الغربية لإفراغ بعض ما لدينا من وقود لإنقاص الوزن .

وبعد عشرين دقيقة من إفراغ الوقود في الصحراء عادت الطمأنينة إلى المسافرين بعد أن تحدث إليهم قبطان الطائرة وطمأنهم وحمد الله على السلامة .

وها هي طائرتنا تتجه إلى المدرج رقم (٥) للهبوط .

ثم ها هي الجنيحات الأمامية والخلفية تبسط شيئاً فشيئاً لزيادة القوة على الرفع ولتقليل سرعة الطائرة إلى أدنى سرعة للتقليل من سرعة احتكاك العجلات بالأرض .

وها هي العجلات تنزل . . .

قال المساعد : كلاً إنها لم تنزل !! .

القبطان : ماذا ؟ !! لماذا لم تنزل ؟ ؟ !

(ارفع العجلات مرةً أخرى يا صالح) . يقول القبطان أسعد .

رفع المساعد صالح العجلات إلى الداخل مرةً أخرى .

(أنزلها مرةً أخرى) . . يقول القبطان أسعد هذا وعيناه

مركزتان على مؤشر هبوط العجلات الضوئي الأخضر.

صالح : لقد نزلت العجلات اليمنى الخلفية والأمامية فقط

أما العجلات اليسرى فلا زالت مرفوعة وضوء إشارتها ما زال أحمر. *

الطائرة تقترب بسرعة من المدرج الخامس ولم يبق أمامها إلا

مسافة ٣ كيلو مترات وهذا يعني بحساب سرعة الطائرات ثوانٍ

عديدة لا تتجاوز الدقيقة الواحدة قبل الهبوط .

ولكن هل ستنزل الطائرة وبعض من عجلاتها ما زال

مرفوعاً؟ .

* * *

* يعني لم تنزل نزولاً كلياً .

دون تردد دفع القبطان أسعد مقابض الدفع إلى الأمام فزارت
المحركات النفثة بأعلى صوتها ورُفِعَت الطائرة بقوة دفعها إلى الأعلى
وتلاحقت الأوامر من القبطان مرةً أخرى . . .

القبطان : العجلات إلى أعلى .

(والمساعد يردد خلفه مع التنفيذ) :

العجلات إلى أعلى .

القبطان : الجنيحات إلى الداخل .

المساعد : الجنيحات إلى الداخل .

القبطان : أعلم برج المراقبة أننا سنصعد إلى ٣ آلاف قدم
لمعالجة مشكلتنا ونريد اتجاهًا غربياً لمسافة ٤٠ كم ليتسع لنا الوقت
في علاج المشكلة .

أجاب موظف برج المراقبة : أعانكم الله على تلك المشكلات
للطائرات ووفقكم الله في حلها ، مسموح لكم بالاتجاه ٢٧٠ درجة
غرباً والمنطقة الغربية مجوزة لكم ، ومتى انتهيتم من حل مشكلة
العجلات أخبرونا فنحن بانتظاركم وسنخبر الجهات المسؤولة
بتجهيز سيارات الخدمة اللازمة لذلك . وفقكم الله .

إن الوصول إلى الأرض هو محل الأمان عند حدوث المشكلات
للطائرات في الجو ولكن إذا كان اللجوء حتى إلى الأرض أمراً
متعذراً فهذه مشكلة كبيرة جداً .

وهنا درس عظيم حريٌّ بكل إنسان أن يتأمله وهو أن يتخيل نفسه أنه مرفوض من أهل السماء وأهل الأرض ! فأين يذهب ؟
هنا يجب أن يعود الإنسان إلى نفسه ويجعل لها محطات يحاسب فيها نفسه على ما فعلت قبل أن يحاسبه جبار السماوات والأرض . وصدق عمر بن الخطاب رضي الله عنه الذي كان يوصي رعيته بقوله : «حاسبوا أنفسكم قبل أن تُحاسبوا» .

نعود إلى قبطاننا ومساعدته لنجد أنها قد أخذت الأمر على غير ما نتصوره من الانفعال الشديد والرغبة والخوف من الارتطام بالأرض ، وذلك بسبب أن تصميم الطائرات قد تطور إلى درجة أن المشكلات التي كانت تحصل للطائرات قديماً أصبحت لا يُعْبَأُ بها إذا حصلت الآن بسبب التطور التقني للأجهزة ، وهذا يدل على أن الاحتياطات المتخذة للسلامة قد تطورت إلى الأفضل بدرجة كبيرة جداً جداً .

وإذا تأملنا حوادث الطائرات التي تحصل هذه الأيام وقرأنا الدراسات الميدانية الفاحصة عنها نجد أنها تقول . . .

«إن الأعطال الفنية للطائرة لا تشكل خطراً إذا ما قورن بالمسببات الأخرى وذلك بسبب تطور نظام صيانة أجهزة الطائرات ، وأن ما يقارب من ٧٦٪ من حوادث الطائرات التي حصلت في الخمس سنوات الأخيرة هي بسبب الإنسان نفسه» اهـ .

بعد عشر دقائق كان القبطان ومساعدده قد أنزلا العجلات مرة أخرى بالطريقة الاحتياطية وتأكدا منها وها هما الآن يتجهان إلى المدرج رقم (٥) مرة أخرى للهبوط وقد بسطا الجنيحات وأشعلا الأنوار الخارجية .

فجأة ينتشر دخانٌ في داخل الطائرة بسبب حريق شبَّ في غلاية القهوة التي في الدرجة الأولى بسبب تسرب بعض السوائل إلى أسلاك الكهرباء المجروحة التي في ظهر الفرن .

ونحن هنا ماذا نتوقع هل يقوم القبطان من مكانه لإطفائها أو يرسل مساعدده «صالح» ليستعمل طفاية الحريق التي خلفه ؟ لا هذا ولا ذاك . بل سيقوم بذلك العمل المضيف المؤهل والمدرَّب على ذلك . .

فها هي الكهرباء تفصل أولاً ثم تُستعمل طفاية الحريق بعناية فائقة لإطفاء مصدر النار وأثناء ذلك يُعلم القبطان بالمشكلة وكيف حُلَّت ويُكتبُ تقريرٌ بذلك بعد الهبوط ليطلع عليه موظفو الصيانة الفنيون .



بعد أن هبطت الطائرة بسلام وتوقفت تم إصلاحها
وإعدادها للإقلاع مرة أخرى خلال ١٠ ثوان فقط .

وبعد عشر ثواني فقط كانت الطائرة تجري مرة أخرى على
مدرج مطار الرياض الدولي ، وكعادة مساعد الطيار عند كل
إقلاع فإنه ينادي بالسرعات التي يشير إليها مؤشر عداد السرعة .

.. السرعة الأولى V1

.. سرعة الإقلاع VR.....

فجأة صرخ مساعد الطيار: المحرك يحترق !!

هنا جذب القبطان مقود الطائرة إليه وبدأت الطائرة في
الصعود .

القبطان : ارفع العجلات .

المساعد : العجلات إلى أعلى .

القبطان (وهو يتحكم في توازن الطائرة) : لقد اشتعلت النار
في المحرك رقم (٢) وعلى ذلك فإني سأغلق مقبض الدفع الخاص به
واستعمل طفاية الحريق رقم (٢) لرش الرغوة داخل غرفة احتراق
المحرك بعد إغلاق صمام الوقود وفصل تيار الكهرباء عنها . وبذلك
يكون المحرك رقم (٢) قد توقف وفقدت ٥٠٪ من قوة الدفع للطائرة
وبهذا ستكون سرعتنا بطيئة وتوازن الطائرة قد اختل ونحتاج تعديل
زاوية الزعنفة الرأسية لضبط التوازن الأفقي لها .

(وبعد أن تمت معالجة تلك المشكلة بالمساعدة مع صالح

وأطفئت النار والتي هي الخطر الأكبر في كل مكان ، كان القرار بعد حدوث النار هو الهبوط حالاً

وعندما كانت الطائرة تحاول العودة مرة أخرى للهبوط في مطار الرياض متأرجحة في الهواء بسبب الدفع النفث من جهة واحدة فقط ومحاولة ضبط توازنها بواسطة الزعنفة الرأسية ، انفصل مولد الكهرباء رقم (١) وهذا يعني أن جميع الأجهزة الكهربائية في الطائرة قد تعطلت فلن تستطيع الآن معرفة طريقها وقراءة عدادات الملاحة الجوية بسهولة إلا عن طريق أجهزة تُعدُّ على رؤوس الأصابع مهمة جداً لتسهيل وصولها إلى الأرض وهي :

جهاز واحد للاتصال بعد أن كانوا ستة .

وبوصلة واحدة بعد أن كانوا ست .

جهاز ملاحة واحد بعد أن كانوا أربعة .

جهاز معرفة التوازن بعد أن كانوا ثلاثة .

بالإضافة إلى بعض الأجهزة الأخرى البسيطة .

وكل هذه الأجهزة تستمد قوتها الكهربائية من بطارية احتياطية في الطائرة تكون فيها دائماً لمثل تلك الحالات الصعبة . وعمراً تلك البطارية لا يتجاوز الثلاثين دقيقة . بمعنى أوضح إنه يجب النزول حالاً وفي أقرب وقت قبل نفاذ البطارية الاحتياطية .

قال القبطان : اطلب يا صالح من الرادار أن يوجهنا إلى المطار فأجهزتنا قد تعطلت وليكن هذا بسرعة وتأكد من إخبارهم بمشكلتنا .

امثل المساعد صالح للأمر ونفّذ ما طُلب منه وأعيدت عملُ
نفس الواجبات لإعداد الطائرة للهبوط، إلى أن هبطت الطائرة بعد
١٠ دقائق بسلام والحمد لله .

أُصلح من شأن الطائرة مرةً أخرى خلال ١٠ ثوان فقط
وها هي مرةً أخرى تطير في سماء بلاد الباكستان لتواجه
مشكلات جديدة وظروف جوية صعبة تُمتحن فيها قدرة
الطيار على اجتيازها .

* * *

ولكن أين الحديث عن الغرفة السوداء؟

إن الغرفة السوداء تلك هي عبارة عن جهاز تدريب إلكتروني مشابه لغرفة قيادة الطائرة التي يطير عليها الطيار ويسمى بالإنجليزية (SIMULATOR)، وهي عبارة عن غرفة قيادة فقط تتحرك على ثلاثة محاور أساسية، الأفقي والرأسي والانعطافي، وهي مثبتة على الأرض وموصولة بآلاف الأسلاك الكهربائية المتصلة بعقول الكترونية وأجهزة تصوير تحكم وتغذية المعلومات المراد عملها بها. كما أن بها لوحة أزرار وشاشة خلفية يتحكم بها المدرب الذي يريد تدريب الطيار فيها.

وعلى هذا فإنك إذا قمت بزيارة مركز تدريب للطيران في أي معهد من المعاهد الجوية ودخلت إلى غرفة القيادة المسماة بـ (Simulator) فإنك لن تستطيع أن تميز الفرق بينها وبين غرفة قيادة الطائرة الحقيقية، وخاصةً إذا حَلَقْتَ في الهواء ورأيت السماء والغيوم في الشاشة التي أمامك (أي أمام الطيار) كما أنك تستطيع أن ترى القمر وهو محاق والنجوم من حوله فضلاً عن الأنهار المعروفة والجبال ومباني عواصم المدن العالمية. وتجذب نفسك والمدرب والطيارين تنتقلون بين مطارات العالم من القاهرة إلى الرياض إلى كراتشي بضغطة زرٍ واحدةٍ من لوحة التحكم الخلفية التي يجلس إليها المدرب خلف الطيار. وعلى هذا فإنك لا تشعر بالفرق إلاّ فارق الوقت وكل شيء يمكن إصلاحه بسرعة فائقة بضغطة زرٍ كما أسلفنا

ولك أن تتأمل آثار قدرة الخالق عز وجل الذي خلق العقل
الذي صنع هذه الغرفة والتي تسمى بالغرفة السوداء التي تطير في
كل سماء .



وحش من وراء التلال

كابتن أنس القوز

ابها - السعودية

كثيراً ما نشاهد في فصل الصيف دواماتٍ هوائيةٍ تدورُ حول نفسها محدثةً دائرةً من الأوراق المتناثرة وعموداً غير مستقيمٍ من الغبار وبعض الأتربة ، وهذه تتكون عادة بين التلال وفي الصحارى . وهي تدور دائماً بعكس عقارب الساعة وذات ضغط منخفض في وسطها (بمعنى آخر إنها جيب مُفرغ من الهواء يؤثر على المنطقة التي يمر عليها) .

وقصتنا هذه تدور أحداثها في مطار المصيف الجميل «أبها» في أحد فصول الصيف الحار حيث يذهب الناس هناك طلباً للجو اللطيف المنعش .

بعد أن هبطت الطائرة القادمة من الرياض في مطار أبها الذي يمتاز بهوائه العليل وزرقة سمائه الصافية سارت إلى الموقف الخاص بها حيث كان بانتظارها موظف الصيانة المسؤول عن فحصها على الأرض وزميله الآخر المسؤول عن تعبئتها بالوقود اللازم. أما موظفوا الحركة فهم فعلاً اسم على مسمى حيث إن عملهم يختص بـ تنظيم حركة سير الركاب من الطائرة إلى صالة المطار أو العكس.

وبعد أن أطفئت محركات الطائرة وتأكد كل من القبطان ومساعداه من إغلاق جميع المفاتيح الخاصة بالتشغيل التفت القبطان «أبو أحمد» إلى مساعده «سامي» قائلاً :

الحمد لله لقد أتممنا ٤ رحلات طيران اليوم وبقيت الرحلة الخامسة إلى مطار جدة.

أجاب مساعده «سامي» وقد أمال ظهر كرسيه إلى الخلف قليلاً ومدّ رجله بعض الشيء : بدأت أشعر بالتعب ولعلي أسترده نشاطي بعد وجبة الغداء التي تسخن الآن في الفرن.

قال القبطان مازحاً : ما زلت شاباً يا سامي والشباب لا يتعبون.

قال سامي : لا تنس يا أبا أحمد أن السفر قطعة من العذاب.

أجاب القبطان : وهو ينظر إلى ساعته ويهز رأسه (موافقاً) صدق رسول الله ، صدق رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم.

من الأمور التي تؤخذ بالحسبان الدقيق في المطارات الجبلية أمثال مطار أبها والباحة والطائف وغيرها هي دقة الحساب لمعرفة الحمولة القصوى من الركاب والمسافرين بجانب الحمولة الدنيا من الوقود آخذين بالاعتبار العوامل الجوية والطبيعية بالمطار، إذ إن الحساب يكون دقيقاً جداً ومحدوداً في الوزن المحمول على متن الطائرة، وذلك بسبب أن قدرة المحركات النفاثة في الدفع ورفع الطائرة في المطارات المساوية في ارتفاعها لمستوى سطح البحر أقدر بكثير منها عن المطارات التي فوق الهضاب الجبلية أمثال مطار أبها، وقد يصل الفرق في قدرة الطائرة على حمل الأوزان إلى عشرة أو عشرين طناً وذلك بسبب الاختلاف في درجة الحرارة وكثافة الهواء الذان هما أكبر عاملين أساسيين يؤثران في قدرة المحركات النفاثة على الدفع والرفع.

وبينما كان سامي يتناول غدائه كان القبطان «أبو أحمد» يحسب الحمولة القصوى للطائرة على آلة حاسبة صغيرة اعتاد على حملها في جيبه. فالحرارة نسبياً عالية والرياح متقلبة وخفيفة وعدد المسافرين قد غطى عدد مقاعد الطائرة وكذلك وزن الوقود الأدنى كلها أمور يجب معرفتها لعمل تلك الحسابات.

وجاء موظف الحركة على عجل وهو ينتظر نتيجة الحسابات التي بموجبها يشحن ما استطاع من مسافرين وأمتعة على متنها.

قال القبطان وهو مقطب الحاجبين بسبب الحسابات المتتالية والمتغيرة: لا أستطيع أن أحمل أكثر من واحد وعشرين طناً اليوم

فالحراة عالية نوعاً ما ، ولقد حاولت الاستفادة من تغيير اتجاه المدرج نظراً لهدوء الرياح واستعمال الدفع الأقصى للمحركات والتقليل من زاوية قلابات الجناح الخلفية ولكن لا فائدة فهذا أقصى ما تستطيع حمله طائرنا هذا اليوم .

أجاب موظف الحركة كعادته : جزاكم الله خيراً وأعانكم سنبداً بإرسال الركاب إلى الطائرة بعد عشر دقائق ، إن شاء الله .

أجاب القبطان وهو ينظر إلى «سامي» الذي أوشك على الانتهاء من صحن سلطة الخضار بسمك السلمون المدخن :

لا بأس عشر دقائق تكفي إن شاء الله ونكون أثناءها قد أخذنا ما يكفيننا من وقود وأقلنا جميع خزانات الأجنحة .

* * *

الأمور تسير بانتظام والمسافرون يصعدون الطائرة جماعات متتالية يقدمهم أطفالهم ، فالأطفال أسعد الناس بالسفر فهم ينطلقون أمام ذويهم فرحين ولم لا يكونوا فرحين وقد ألقوا جميع مسؤولياتهم على عواتق غيرهم .

وأبواب مخازن الأمتعة الخارجية قد أغلقت وأخيراً تم توقيع ورقة كشف الحمولة من قبل القبطان «أبي أحمد» وأمر بإغلاق أبواب الطائرة ليبدأ بتدوير المحركات .

وبعد أن تم تدوير المحركات ، أُخذ إذنٌ من برج المراقبة بـ السير على أرض المطار إلى بداية المدرج رقم ٣١ .

كانت الطائرة تسير ببطء إلى بداية المدرج وقد مُدَّت جنوحاتها الخلفية إلى الدرجة الأولى فقط وعُملت الحسابات لمعرفة القدرة التي ستُستخدم والطاقة الهائلة التي سيُحصل عليها من دفع المحركات النفثة ووضعت أرقام تلك الحسابات على بطاقة كبيرة الأرقام والحروف ليسهل قراءتها لكل من الطيارين ، تُوضَعُ في المقدمة بجانب الأجهزة الأمامية .

كان يسود غرفة القيادة شعور صامت بينما كان كل من الطيارين ينظر إلى التلال الجبلية المحيط بالمطار ولسان حاله يقول :
ما أشد قسوة الطبيعة وما أقدر الخالق الذي فطرها .

ها هي الطائرة تستقيم على عتبة المدرج بقيادة «أبي أحمد» وقد أضيئت الأنوار الخارجية وشُغل رادار الطائرة الكاشف عن الطقس الغير متوقع وأشعلت القادحات المستمرة في المحركات لضمان عدم انطفاء المحركات فجأة عند الإقلاع، كما شُغل راصد الطائرة الراداري، وأعلن للجميع بأخذ مقاعدهم استعداداً للإقلاع.

من برج المراقبة أخذ الإذن للطائرة بالإقلاع والاتجاه إلى مدينة القنفذة غرباً ثم شمالاً إلى مدينة جدة.

قبل كل انطلاقة طائرة من أرض مطارٍ ما . . لك أن تسأل أي طيار في العالم: ما هو شعورك أيها الطيار عند الإقلاع أو عند الهبوط؟ وهذا سؤال يسأله كثير من الناس ولكن بصورة أخرى وهي . . .

أيها أكثر صعوبة الإقلاع أم الهبوط؟

أو أيها أكثر خطورة الإقلاع أم الهبوط؟

وهذا يدل على الشعور الفطري بأهمية تلك المرحلة من حركة الطائرات، لهذا تجد أنّ المسافرين أشد ما يكونوا انشداداً وأكثر هدوءاً في تلك المرحلتين.

نعود إلى شعور الطيارين في تلك المرحلة، إنها أشد ما تكون عليه من الانتباه والتحفز لأي خلل يحصل أثناء الإقلاع أو الهبوط إذ إنها مرحلة مهمة جداً جداً يجب أن تكون ردود الفعل فيها سريعة

عند حدوث أي طارئ .

«بسم الله توكلنا على الله . . . » . . . (دعاء اعتاد القبطان أبو أحمد أن يقوله قبيل كل إقلاع) . . ودفع مقابض التحكم إلى الأمام لزيادة دفع المحركات النفثة .

ازداد هدير المحركات النفثة بالرغم من صغر حجمها فصوتها يصُمُّ الآذان عند تشغيلها فما بالك بها عند زيادة دوران مراوحها للإقلاع! إن الصوت يتضاعف بشكل رهيب جداً أشبه ما يكون بصوت الرعود والصواعق .

موظف برج المراقبة يرى الطائرة وهي تبدأ بالتسارع على أرض المدرج وهو منظر اعتاد عليه بسبب وظيفته ، أليس هو مراقب لما يحصل في منطقة المطار سماء وأرضاً ؟

لذا تراه لا يرفعُ ناظريه عن الطائرة حتى يرى أنها قد غادرت الأرض وتعلقت في الهواء لكي يستطيع أن يسمح لطائرة أخرى بالهبوط بعدها أو إقلاع طائرة أخرى بعد أن تكون قد أمضت دقيقتين من إقلاع الطائرة الأولى لكي تهدأ الأمواج الهوائية اللولبية التي تتشكل من أطراف أجنحتها التي تسبب إرباكاً للهواء الذي فوق المدرج الذي بدوره يؤثر على توازن الطائرة الثانية المقلعة مما يعكس هذا الإرباك شعوراً غير مريح للمسافرين عليها .

إنها مرحلة الإقلاع . . .

نعم إنها مرحلة يُسعى فيها إلى تعليق الطائرة في الهواء بالاستعانة بقدرة ربانية باستخدام الأجهزة التي سخرها الله سبحانه وتعالى للطيار ولو لم يسخرها الله سبحانه وتعالى له لما خدمته ، ولهذا فإنه من شكر المسافر لتلك النعمة «طياراً كان أم راكباً عادياً» أن يُسبح الله ويشكر له فضله في السفر، ولهذا جاء ذلك الدعاء العظيم

الحمد لله الحمد لله الحمد لله

الله أكبر الله أكبر الله أكبر

«سبحان الذي سخر لنا هذا وما كنا له مقرنين وإنا إلى ربنا لمنقلبون» .

اللهم إنا نسألك في سفرنا هذا البر والتقوى ومن العمل ما ترضى ، اللهم هون علينا سفرنا هذا واطوّر عنا بعده ، اللهم أنت الصاحب في السفر والخليفة في الأهل ، اللهم إنا نعوذ بك من وعشاء السفر وكآبة المنظر وسوء المنقلب في المال والأهل والولد .

دفع القبطان مقابض الدفع إلى الأمام وساد الجميع صمتٌ وتوجس ، إنها مرحلة الإقلاع الحاسمة فالصمت يجب أن يسود والأعناق مشرّبة والعيون تقرأ الأرقام التي تشير إليها العدادات بسرعة وتقارن بينها والأصابع تقبض على مكابح الدفع بتوازن وقوة والآذان مصغية إلى أية حركة أو صوت غير اعتيادي في الداخل أو الخارج وحدقة العين يزداد اتساعها في تلك المرحلة (الزيادة التركيز

في استعمال الحواس) وكذلك دقات القلب فإنها تزداد نسبة غير ملحوظة وكذلك معدل التنفس في الرئتين بالإضافة إلى زيادة إفراز هرمون الـ (أدرينالين) ^(١) الذي هو سبب في زيادة معدل عمل تلك الأجهزة، لذا فإنه لا غرابة أن تجد المسافرين والملاحين بعد وصولهم من السفر يشعرون بإرهاق وتعب وذلك بسبب زيادة الإفراز في ذلك الهرمون بسبب زيادة التوتر.

انطلقت الطائرة بسرعة، والمنظر الخارجي من داخل غرفة القيادة مثير للدهشة فالأرض تبدو سريعة، والمصابيح التي على جانبي المدرج يخيل إليك أنها تجري بسرعة متعاقبة وفي خط مستقيم، وسرعة دوران المحركات النفاثة يصل إلى ٩ آلاف دورة في الدقيقة تقريباً وحرارة الهواء العادم منها تصل حرارته إلى ٦٠٠ درجة مئوية وأما القدرة على الدفع فإنها تصل إلى ٣٠ ألف رطل لطائرة البوينج ٧٣٧ أما طائرة الجامبو ٧٤٧ فتصل قدرة الدفع فيها إلى ١٩٢ ألف كيلو، ولك أن تتخيل تلك القوة الهائلة التي ترفع تلك الأوزان العظيمة.

ها هي الطائرة تجري بسرعة ومؤشر عداد السرعة قد اقترب من رقم السرعة الأولى إنها لحظة حاسمة . . . وفجأة قال مساعد القبطان : ١٧ (في ون) ^(١) مما أعطى شيئاً من الارتياح النسبي للقبطان وهو الآن ينتظر مؤشر عداد السرعة أن يصل إلى RV (في آر) وهي السرعة التي بموجبها يستطيع أن يرفع الطائرة من الأرض لتبقى معلقة في الهواء وتسمى سرعة الإقلاع.

ماذا بعد الـ (V_R)

إن عقرب ثواني الساعة الذي هو بجانب عداد السرعة يسابق في دورانه مؤشر عداد السرعة فالوقت سريع والثواني تجري في تتابع والأحداث التي يتوقعها كل من الطيارين محتملة في هذه الفترة بالذات أي ما بين الوصول من السرعة الأولى إلى سرعة الإقلاع . .

ثم وصل المؤشر إلى الـ V_R (سرعة الإقلاع) وهذه بدورها أعطت شيئاً من الارتياح النسبي للقبطان بعد أن سمعها من سامي بصوت مسموع : (V_R)

بدأ «أبو أحمد» يجذب مقود الطائرة الذي أمامه إليه كي يزيد من زاوية الأجنحة الأمامية المقابلة للهواء وذلك بخفض ذيل الطائرة عن طريق حبال معدنية متصلة بالمقود الذي جذبه .

وأخيراً ارتفعت الطائرة في الهواء والحمد لله ، ولكن بقي شيء مهم جداً ألا وهو الوصول إلى السرعة الثانية (V_2) بعد أن تعلقت الطائرة في الهواء لكي تضمن بذلك الاستمرار في الصعود وعدم ارتطامها بالمباني والجبال التي أمامها على استقامة اتجاه مدرج الإقلاع .

وحينما بدأت الطائرة في الصعود حدث أمر عجيب تقف عنده جميع الحيل البشرية عاجزة عن اتخاذ أية رد فعل .

ما أن وصلت الطائرة إلى سرعة الإقلاع وطارَت في الهواء نحواً
مِن عشرة أمتار عمودية حتى خرج من خلف التلال المجاورة
للمطار دوامة هوائية سريعة الدوران سريعة في تجاوزها مدرج
الإقلاع ممتدةً من الأرض إلى ارتفاع يصل إلى خمسين متراً قد جرفت
معها ما استطاعت حمله من غبار وأتربة وأعشاب جافة وأوراق
متناثرة قادمةً تهوّل بكل جبروت وتحدٍ لسان حالها يقول : أنا
الوحش الذي يرهبه الطيارون ، أنا منطقة الضغط المنخفض ، أنا
إذا كبرت يسمونني إعصاراً ، أدمّر كلّ شيءٍ بأمر ربي .

إنها دوامة هوائية وحشية يكثُر وجودها في المناطق الحارة
وخاصةً في المناطق المختلفة الارتفاعات وهي موجودة في كل مكان
ولكن حدثها تختلف بحسب العوامل المكونة لها .

خرجت الدوامة من خلف التلال مسرعة وضربت بدورانها
السريع طرف جناح الطائرة فأربكت توازنها بسبب جيب الهواء
الساخن الذي يدور في وسطها ، فأخذت الطائرة تتأرجح بعنف
وأخذت تتردد في الصعود إلى الأعلى بسبب الجيب الساخن ، بل
أخذت سرعتها تقل وعداد السرعة يشير القهقري وأخذ يتناقص
وهذا يعني النزول مرةً أخرى إلى الأرض ! .

ولكن كيف يمكن النزول وقد أصبحت الطائرة فوق الوادي
الذي يلي نهاية سياج المطار ؟ زد على ذلك الأمر المفزع ، الصوت
القوي الذي صدر من جهاز إنذارٍ في غرفة القيادة يقول : لا تنزل

.. لا تنزل .. لا تنزل !

استمر الجهاز الإلكتروني في تحذيره بصوت عالٍ :

... لا تنزل ... لا تنزل ... لا تنزل !

ولكن طائرنا المسكينة كانت تتأرجح بعنف وشدة ...

ونحن هنا نسأل : من يريد النزول الآن ؟

- هل هذا وقت نزول أم صعود وهروب من صخور الجبال

الوعرة ؟

إن جهاز الإنذار هذا صمم بحيث يحسب أرقاماً عديدة ويقارنها بين بعضها ليعطي إشارة التحذير (لا تنزل) . فهو يحسب :

١ - سرعة الطائرة .

٢ - وزاوية الجنيحات الخلفية .

٣ - معدل صعود الطائرة في الدقيقة أو هبوطها .

٤ - زاوية الجناح من الأمام مع الهواء المقابل له .

٥ - ارتفاع الطائرة عن الأرض .

٦ - وضع العجلات هل هي في نزول أم في دخول .

ثم يقارن بينها ضمن حسابات مبرمجة في الحاسب الآلي ثم يتكلم الجهاز بصوت إنسان يحذر ويقول : (لا تنزل) ، إذا ما دخلت الطائرة في مجال منطقة الخطر .

نعود إلى طائرتنا مرةً أخرى التي فقدت توازنها في الهواء لنسمع
كلمة التحذير

لا تنزل . . . لا تنزل . . .

ولو هلة تجمد الدم في العروق واشتدت الأعصاب واتسعت
الأحداق مرةً أخرى أكثر من ذي قبل . . .

ولك أن تسأل أي طيار في العالم . ماذا ستفعل في تلك
اللحظة ؟

سيقول لك : الصبر والانتظار لما سيحصل لأن الأمر قد
خرج من السيطرة عليه من قبل المخلوقين وبقيت قدرة رب العالمين
التي هي الأولى والآخرة ولكن أكثر الناس لا يعلمون . وصدق الله
العظيم الذي يقول :

﴿أولم يروا إلى الطير فوقهم صافاتٍ ويقبضن ما يمسكهن إلا
الرحمن إنه بكل شيء بصير﴾ .

ما يمسكهن إلا الرحمن ولا يمسك أي شيء في السماء إلا رب
العالمين وما يمسك طائرتنا هذه من السقوط إلا رب العالمين .

إن القبطان أبا أحمد ينتظر رحمة رب العالمين

إن مساعده سامي ينتظر رحمة رب العالمين .

إن جميع المسافرين ينتظرون رحمة رب العالمين صغيروهم
وكبريهم شبابهم وشييانهم .

من إله غير الله ينقذهم مما هم فيه ؟ لا أحد بل إنه الله رب العالمين .

ومرّت لحظات صمت رهيبه فُقد فيها السيطرة على الطائرة بالرغم من الإمساك بمقود الطائرة بقوة وهي تتأرجح من الضربة العنيفة التي تلقتها من الدوامة الهوائية وتعالّت صيحات الاستغاثة من المسافرين وصراخ النساء فالشعور المحدث بالخطر يلف الجميع ولكن إلى متى ؟

جاءت رحمة رب العالمين (ولم تكن غائبة من قبل) لتحمل هذه الطائرة بعناية ربها في الهواء مرةً أخرى بعيدةً عن سقوف البيوت وقمم الجبال التي أمامها فتراها كطائرٍ أُطلق سراحه من شباكٍ ثقيلة قيدته ، فاسترد قبطاننا ومساعدته أنفاسهما التي نسيها في تلك اللحظات العصيبة كما عادت الطمأنينة إلى المسافرين المصطفين .

وحينما أُدخِلَتْ عجلات الطائرة زادت سرعة الطائرة أكثر بسبب تقليل احتكاك الهواء بها كما أُدخِلت الجنيحات الإضافية الأمامية والخلفية ضمن الجناحين الأساسي لكي يُمكن من زيادة السرعة أكثر، ولك أخى القارئ أن تتخيل مدى الشعور بالسعادة ومؤشر عداد السرعة يصل إلى السرعة الثانية (2V) ويتعدها بعشرات الأرقام إلى السرعة المطلوبة في الممرات الجوية العالية .

فسبحان من رفع السماء بغير عمد ، هل يعجزه رفع طائرة لا تساوي شيئاً في ملكوته عز وجل ؟ ! .



عطل في الجناح

كابتن صالح

تبوك - السعودية

كما أن الجناحين مهمان لأي طائر يطير فإن الطائرة الحديدية تعتمد على جناحيها اعتماداً كلياً بعد الله سبحانه وتعالى في الإقلاع والهبوط . وبالرغم من الفحوصات الكثيرة والدقيقة التي يجريها الفنيون المختصون بعد كل رحلة على أجزاء الطائرة المتحركة مثل الجنيحات والزعنفة والعجلات والأبواب والمحركات للتأكد من صلاحيتها وجودة كفاءتها وعدم تعطلها، إلا أنه تبقى مسألة «الأجل» فإن لكل شيء أجلا . . فكما أن الإنسان له أجل، كذلك الأجهزة التي صنعها الإنسان بتقدير الله، لها أجل معين .

وقصتنا هذه تدور أحداثها فوق مدينة تبوك في ساعة متأخرة من الليل . . .

دقت الساعة معلنةً الحادية عشرة ليلاً . . إنها ليلة هادئة ،
والأبناء الثلاثة يغطون في نوم عميق ، بينما كان أبوهم (القبطان
محمد) يقود سيارته «المازدا» إلى مطار جدة حيث مكتب العمليات
الجوية ، وبعد ربع ساعة تقريباً أوقف القبطان محمد سيارته في
المكان المخصص لها ثم دخل مكتب الترحيل الجوي حيث إن
عمله يبدأ من هناك .

القبطان «محمد» : السلام عليكم ورحمة الله وبركاته .

الموظف «إسماعيل» : وعليكم السلام ورحمة الله وبركاته .

محمد : هل كل شيء على ما يرام ؟

إسماعيل : نعم والحمد لله ، وجميع الأوراق اللازمة لرحلتكم
عند مساعد الطيار «سعد» الجالس هناك . (مشيراً إلى أحد
الطيارين الذين انتشروا في أرجاء مكتب الترحيل الجوي ليجهزوا
المعلومات اللازمة لرحلة كل منهم) .

كان مساعد الطيار سعد مشغولاً بإعداد أوراق الرحلة
اللازمة وقراءتها ، وقد جلس إلى طاولة في طرف المكتب وحوله
الخرائط اللازمة لخط الرحلة وخرائط النزول في مطاري تبوك وجدة
وخرائط الطقس وتقرير عن كل ما جَدَّ من التغيرات في الخطوط
والممرات الجوية وكذلك الخطوط والممرات الأرضية في المطارات
التي من شأنها أن تؤثر على الرحلة ، وكذلك معلومات عن الطائرة
التي سيطيرونها وما يختص بها من معلومات تشمل كمية الحمولة
التي ستحمّل عليها من المسافرين والبضائع التي بموجبها تُحدد

كمية الوقود اللازم حملها على متن الطائرة ومعرفة الوزن الأقصى للطائرة عند الإقلاع والهبوط . والأهم من ذلك كله هو حالة الطائرة من الناحية الفنية وهل هي صالحة للعمل أم لا .

اتجه القبطان محمد إلى سعد وعندما وصل إليه قال :
السلام عليكم . . كيف حالك يا سعد ؟ (يمد يده مصافحاً
لسعد) .

المساعد سعد : وعليكم السلام ورحمة الله وبركاته . . بخير
والحمد لله .

القبطان محمد : هل من جديد في تلك الأوراق ؟
المساعد سعد : لا جديد والحمد لله ، والطائرة جيدة
والحمد لله ، ولا يوجد ملاحظات فنية في سجل الطائرة الفني .
جلس القبطان محمد على كرسي وتناول بعضاً من تلك
الأوراق التي كان سعد يقرأها ويدون ملاحظاته عليها .
قال القبطان محمد وهو يقلب الأوراق : أمامنا ليلة طويلة
من العمل .

المساعد سعد : نعم ، فلن نعود من الرحلة اليوم إلا قبيل
الفجر تقريباً .

القبطان محمد : قل إن شاء الله .

سعد : إن شاء الله .

بعد نصف ساعة من تلك المحادثة كان جميع أفراد طاقم
الطائرة الذاهبة إلى مطار تبوك قد أخذوا أماكنهم في الطائرة

يتفحصون أجهزتها وإعدادها للقيام بمهمتها .

جاء الموظف المسؤول عن ترحيل الركاب إلى القبطان «محمد» لكي يخبره بأن عدداً كبيراً من المسافرين قد تخلفوا عن الرحلة وسينقص الوزن ٣ أطنان تقريباً عن الوزن المحسوب في ورقة الحمولة .

عندها أعاد القبطان محمد حساباته في الوزن وكمية الوقود اللازمة ثم قال :

«إذاً لنأخذ ٣ أطنان من الوقود زيادة» . . هذا ما قرره القبطان محمد فالوقود مهم في الطائرة وزيادته خير من نقصانه حسب ما تقتضيه الأحوال والحسابات .

ينظر القبطان «محمد» من نافذة الطائرة الجانبية فتحجب عنه الرؤية بسبب قطرات الماء المتكثفة على زجاجها الخارجي إنها ليلة صافية لأن رطوبتها عالية وحارة أيضاً، كلها عوامل مشجعة للقبطان محمد أن يزيد من قوة التبريد هذه الليلة داخل الطائرة لكي يعين على تهيئة جو مريح للركاب الذين ما إن جلس أغلبهم في مقعده في مقصورة الطائرة حتى راح في سبات عميق .

كان العمل يسير بصورة طبيعية، ثم هذه أبواب الطائرة تقفل ثم تأخذ إذناً بتشغيل محركاتها، ثم تسير على أرض المطار، حتى إذا ما وصلت بداية المدرج رقم «٣٤» الأيسر انطلقت بسرعة محدثة صوتاً مرعداً، ثم طارت وغابت في ظلام الليل الأسود متجهة شمالاً إلى تبوك .

بين فترة وأخرى كان «سعد» يعيد حساباته على مسطرة الحسابات الجوية لكي يتأكد من دقة الأرقام التي وضعها على ورقة خط الرحلة ، والتي بموجبها يعرف متى يكون الوصول بإذن الله فوق كل منطقة يمرون عليها ، وهم الآن يمرون فوق مدينة الحبيب المصطفى صلوات الله وسلامه عليه «المدينة المنورة» ، ويبقى أربعون دقيقة للوصول إلى مطار تبوك إن شاء الله ، ولكن لعل الحظ يحالفهم ويوفرون ١٠ دقائق هذه الليلة وذلك بسلوكهم طريقاً مختصراً لقلّة حركة المرور الجوية في تلك الساعة المتأخرة من الليل ، بعد أن يأخذوا إذناً من مدير حركة المرور الجوي الذي في مطار تبوك بتغيير المسار.

إن الشاي والقهوة من المشروبات المنبهة التي اعتاد عليها كثيرٌ من الطيارين . . فلقد ابتلوا بالإكثار منها ، وخاصةً في الرحلات الطويلة التي تمتد إلى ١٢ ساعة ، حتى ترى أنه لفرط الإكثار منها لا تجدُ لها تأثيراً عليهم ، ومع ذلك فهم يتناولونها كنوع من الفاكهة والتسلية ، أما القبطان «محمد» فهو من الذين لا يحبون الإكثار من الشاي ولا القهوة كذلك . كما أنه لا يحب السهر ، فهو يعلمُ نهيَ النبي المصطفى صلوات الله وسلامه عليه ، وكذلك يعلم بالأضرار الصّحية المترتبة على ذلك فهو هاوٍ للقراءة في كتب الطب وكان يُمني نفسه أن يكون طبيباً لو لم يكن طياراً !

وبعد قليلٍ لاحت أضواء مدينة تبوك من بعيد بسبب ارتفاع الطائرة الذي بلغ ٢٩ ألف قدم ، وحينها أمست الطائرة على مسافة

١٤٠ كيلو متراً بدأت بالانحدار التدريجي والتقليل من السرعة استعداداً للهبوط .

أضيت إشارة ربط الأحزمة من قبل القبطان «محمد» ففهم المضيفون منها أنهم على مقربة من مطار تبوك ، وبدأوا يتجولون بين المسافرين للتأكد من ربط أحزماتهم وجمع أكواب الشاي والقهوة التي فرغ منها بعض الركاب . كانت ليلة هادئة والحمد لله فأغلب الركاب نائم ، وقليل منهم من طلب «شايًا» أو «قهوة» ، فهي رحلة متعبة لبعض الركاب وبخاصة إذا كان أطفاله ونساؤه معه .

إن الطيور الحديدية تخضع لنفس قوانين الطيران التي سنّها رب العالمين للنسور الجبلية الضخمة في إقلاعها وهبوطها . . فالنسور تبدأ بفرش جناحياتها المتصلة بالجناحين من الجهة الخلفية ثم تقوسهما إلى الأسفل من الطرف الخلفي ، وترفع مقدمتي الجناحين إلى الأعلى كل ذلك لتقليل السرعة ، ثم تمدّ الرجلان إلى الأمام لكي تمتص صدمة الهبوط ، فإذا ما طبقنا هذه العملية على طائرنا الحديدي الذي يزيد وزنه على ٤٠ طناً ، هذه الليلة ، فإننا نكون قد أعددنا الطائرة للهبوط السليم وهذا القانون سارٍ في كل هبوط ، كما أن لكل إقلاع طائر قانونٌ يحكم إقلاع كل طائرة صنعها الإنسان .

كما أن هناك مساراً مرسوماً لجميع الطائرات التي تريد الهبوط في أي مطار في العالم عليها أن تتبعه لكي تعطي نفسها وقتاً كافياً لمد

جنيحاتها وإنزال عجلاتها وإبطاء سرعتها إلى السرعة الدنيا التي
تمكنها من الهبوط .

غرفة القيادة مظلمة إلا من الأنوار التي تنبعث من أرقام
العدادات التي أمام وفوق كل من القبطان ومساعدته . كما أنها
هادئة إلا من صوت أزيز المحركين النفائين وصوت موظف برج
المراقبة الذي يسمع عن طريق السماعة بين الحين والآخر لإعطاء
الإرشادات اللازمة لهبوط الطائرة .



بدأ القبطان «محمد» بالتقليل من سرعة الطائرة لكي يبدأ بمدّ جنايحات الطائرة على أربع مراحل ، فكلما قلت سرعة الطائرة أكثر مد القبطان الجنايحات أكثر حتى تصل إلى السرعة الدنيا التي تلامس بها عجلات الطائرة أرض المطار، حيث يكون الجناح قد تقوس بشكل نصف دائرة تقريباً وزادت مساحته إلى الضعف كما هو الحال مع الطيور عندما تريد الهبوط . وعندما وصلت الطائرة فوق المطار طلب القبطان «محمد» مد جنايحات المرحلة الأولى . وامثل «مساعدته» للأمر وحرك ذراع الجنايحات الكهربائي على رقم واحد، وهنا كانت المفاجأة . . لم تمتد جنايحات المرحلة الأولى .

انتبه كل من القبطان ومساعدته إلى ذلك الخلل الفني في جهاز الجنايحات الكهربائي الموجود في كل جناح وذلك عن طريق جهاز مؤشر امتداد سطوح الجنايحات الذي أمامهما .

قال القبطان (بكل هدوء): لا بأس . . لنحاول مرةً أخرى . . أعد الذراع لمكانها ثم حركها مرة أخرى .

فعل مساعد الطيار ما أمره به القبطان محاولاً أن تمتد سطوح الجنايحات مرة أخرى ولكن لا فائدة .

قال القبطان : إنا لله وإنا إليه راجعون . . ولا حول ولا قوة إلا بالله .



الجوّ المظلم في غرفة القيادة - الذي يوحى بالنعاس - قد تبدّل الآن إلّا، جيّ مليءً بالنشاط والهمة، فأمامهم مشكلة قد تكون ذات حجم خطير. فكل شيء سيكون طبيعياً في نزول الطائرة إلّا شيئاً واحداً ألا وهو سرعة الهبوط التي ستكون عالية جداً وهذا يعني أن سرعة ملازمة عجلاتها للأرض ستكون عالية أيضاً، الأمر الذي يجعلها تستهلك طاقة كبرى من الفرامل لإيقاف الطائرة والتي قد ترفع درجة حرارتها بسبب الاحتكاك إلى درجة عالية تشعل ناراً بسببها في العجلات الخلفية.

من ذلك نستطيع أن ندرك مدى فائدة الجنيحات التي في كل جناح، حيث إنها عند امتدادها وتقليلها لسرعة الطائرة إلى السرعة الدنيا بحيث لا تؤثر على سلامة العجلات عند احتكاكها بأرض المدرج عند الهبوط. كما أنها تجعل المسافة اللازمة للهبوط قصيرة جداً.

قال القبطان : أعلم مسؤول برج المراقبة عن الحالة التي نحن بها وأخبره أيضاً أننا نفضل وجود سيارات إسعاف وإطفاء للاحتياط فقط، وأعلمه أيضاً أن كل شيء طبيعي وعلى ما يرام.

أعلم مساعد الطيار موظف برج المراقبة بأن لديهم حالة طارئة تستدعي وجود سيارات إسعاف وسيارات إطفاء للاحتياط فقط، لأن سرعة الطائرة ستكون عند الهبوط ما يقارب ٣٣٠ كيلو متراً بدلاً من ٢٠٠ كيلو متراً - وهي سرعة هائلة لجسم وزنه ٤٠ طناً

من الحديد يحاول الوقوف على الأرض !

في هذه الأثناء كان القبطان محمد يحسب الوزن الأدنى
اللازم لهبوط الطائرة . . إنه يزيد نصف طن فقط ، وعلى هذا
فيجب أن يخفف من وزن الطائرة !!

وهنا يعترضنا سؤال مهم ألا وهو :

كيف يمكن تخفيف وزن الطائرة وهي في الهواء ؟

هل تقذف أمتعة المسافرين خارج الطائرة ؟

أو يتبرع بعض المسافرين بالقفز خارجها ؟

أو تفتح صمامات خاصة لطرود الوقود خارج خزانات الطائرة ؟

إن طائرة البوينج ٧٣٧ ليس فيها جهاز طرد للوقود خارج
جسم الطائرة — كما هو الحال في البوينج ٧٤٧ — ولذلك فإنه يجب
علينا أن نفكر بأسلوب آخر.

* * *

كما قلنا سابقاً : إن وسيلة الطيارين المعروفة والوحيدة في هذه الحال — هي طرد كمية من الوقود خارج جسم الطائرة ليخفف وزنها، ولهذا فإنه يوجد جهاز طرد الوقود في بعض الطائرات تحسباً للحالات التي مثل هذه. ولكن طائرتنا هذه الليلة لا يوجد فيها هذا الجهاز فهي نوع بوينج ٧٣٧ ! إن حل مشكلتنا سهل وهو موجود عند قبطاننا «محمد» الذي طلب من برج المراقبة الصعود إلى ٧ آلاف قدم والدوران فوق المطار لمدة ٢٠ دقيقة ليتم حرق كمية أكبر من الوقود.

أخذ القبطان محمد التصريح بالارتفاع إلى ٧ آلاف قدم لكي لا يتعارض دورانه مع بقية مرور الطائرات الأخرى لأن سقف المطار المحدد للطائرات القادمة للهبوط في تبوك هو ٥ آلاف قدم.

وبعدما خف وزن الطائرة إلى الوزن المطلوب أبلغ القبطان موظف برج المراقبة بأن طائرته جاهزة للهبوط، فأعطى القبطان إذناً بذلك.

منظر يبعث في النفس الرهبة : سيارات إسعاف وإطفاء كثيرة ذات أضواء تبرق في ساعة متأخرة من الليل على جانبي المدرج المضاء، وطائرة قادمة من بعيد سرعتها تقارب ٣٠٠ كم / ساعة. وإذا انتقلنا إلى داخل غرفة القيادة فإننا نستطيع أن نشعر بسرعة الطائرة غير المعتادة وهي تقترب من بداية مدرج الهبوط الذي طوله يقارب ٣ آلاف متر تقريباً.

الأعصاب مشدودة، والعيون مركزة على علامات الهبوط التي تقع في الربع الأول من بداية المهبط «المدرج» فهي الهدف الذي يركز عليه الطيارون أعينهم عند الهبوط لكي يهبطوا عليها حيث إن الهبوط عليها أمرٌ لازم لأن المسافة الباقية بعدها تكفي لإيقاف الطائرة بالفرامل فقط دون استعمال الكوابح الهوائية التي في الجناح، وبدون استعمال عاكسات دفع المحركات التي من شأنها تقليل المسافة اللازمة للهبوط أكثر؛ لذا فإن تلك العلامات لم توضع هناك إلا بعد حسابات ودراسات دقيقة جداً.

ونعود مرةً أخرى إلى منظر الطائرة القادمة بسرعة .

إنَّ الطائرة تقترب من الأرض . . .

إنها تقترب أكثر . . . فأكثر . . . فأكثر.

اقتربت من علامة الهبوط . . .

هبطت الطائرة والحمد لله . . . وسمع صوت احتكاك العجلات بالأرض واضحاً . . .

. . . هبطت الطائرة ولامست العجلات أرض المهبط بسرعة ٢٨٠ كم / ساعة تقريباً. وتناثر دخان كثيف على أثر احتكاك العجلات المطاطية بالإسمنت الأرضي . . .

في تلك اللحظة كان القبطان «محمد» قد رفع الكوابح الهوائية التي في الأجنحة ليرغم الطائرة على الالتصاق بالأرض . .

ثم استعمل الفرامل بعد أن خفت سرعة الطائرة إلى ١٨٠ كم/ ساعة .

وعندما توقفت الطائرة قبل نهاية المدرج بـ ١٠٠ م تقريباً - تنفس الجميع الصعداء وقال كل من القبطان ومساعدته : الحمد لله .

قال موظف برج المراقبة : الحمد لله على السلامة ، هل هناك شيء غير طبيعي ؟ أم كل شيء على ما يرام ؟

قال القبطان : الحمد لله ، إن كل شيء على ما يرام .

في هذه الأثناء كانت الطائرة تسير ببطء وهي متجهة إلى مواقف الطائرات والسيارات «الإسعاف والإطفاء» من خلفها تشيعها إلى أن وصلت إلى موقف الطائرات حيث توقفت ثم ألصقت بها السلام من الجهة اليسرى ومن ثم فتحت الأبواب وبدأ كثير من المسافرين يدعون للقبطان وبقية أفراد الطاقم بالخير لحسن تصرفه .

قال القبطان «محمد» - ملتفتاً إلى مساعدته سعد - : يبدو أننا سنقضي هذه الليلة في تبوك .

رد مساعدته : أعتقد هذا فإصلاح العطل الفني يتطلب وقتاً طويلاً .

تجمعهم موظفوا الصيانة والفنيون حول الطائرة ومعهم معداتهم وبدأوا بتفكيك بعض أجزاء الجناح لتحديد مكان العطل وبالفعل

فقد اكتشفوا أن الجهاز المسؤول عن مد الجنيحات معطل ويتطلب استبداله وقتاً طويلاً، ولذا فإن على القبطان وبقية الطاقم أن يتوجهوا إلى أقرب فندق في مدينة تبوك ريثما يتم إصلاح الطائرة.

وفعلاً تم إصلاح الطائرة بعد عمل دام ٨ ساعات تقريباً وأُبدل الجهاز بجهاز جديد إذ إن الأول قد انتهى أجله - ولكل شيء أجل . . وما أكثر العبر وما أقل المعبرين .



نار في المحرك

كابتن عقيل العقيل

جيزان - السعودية

المحركات في الطائرات تعطي القوة الدافعة والمحركة للطائرة، وبدونها لا تستطيع الإقلاع من الأرض، كما أنها المصدر الرئيس لإمداد الطائرة بالكهرباء اللازمة لتشغيل الأجهزة الكهربائية التي تتحكم بعدادات الملاحة الجوية وأجهزة الضغط والمكيفات الهوائية والأجزاء المتحركة كهربائياً «وهيدروليكيًا» من عجلات وأجنحة وزعانف. وشلل أحد هذه المحركات يعني شلل بعض تلك الأجهزة، وهذا أمر يؤثر على سلامة الطائرة، الأمر الذي جعل مصممي الطائرات يحتاطون بوضع جهازين متماثلين في الطائرة تحسباً للأعطال الفنية التي قد تحصل في الجو لأحد الأجهزة ليكون الجهاز الآخر المماثل جاهزاً للعمل وقتئذ.

وقصتنا هذه تدور أحداثها في شهر رمضان المبارك فوق منطقة جيزان..

رمضان شهر الخير والبركة، والصيام فيه له معنى يختلف عن بقية الأشهر. . والفطر فيه رخصة للمسافر. . مع ذلك فالقبطان «أبو عثمان» فضّل الصيام على الإفطار لقلّة المشقة وسهولة العمل هذا اليوم، أخذاً بقول النبي صلى الله عليه وسلم : « إن شئت فصم وإن شئت فأفطر» للصحابي الجليل حمزة بن عمر الأسلمي حينما سأله : أأصوم في السفر ؟

في غرفة قيادة الطائرة ال بوينج ٧٣٧ والتي كانت سرعتها تقارب ال ٧٥٠ كم / ساعة، كان القبطان «أبو عثمان» مع مساعده «عمر» يتأملان زرقة البحر من الجهة اليمنى ؛ جهة عمر، وكذلك جبال تهامة العالية من الجهة اليسرى فالجو اليوم صافٍ مع أن الحرارة شديدة كعادتها في فصل الصيف، لكنهما لا يشعران بتلك الحرارة فهما على ارتفاع ٢٩ ألف قدم وغرفة القيادة مبردة ولا يسمع فيها إلا صوت احتكاك الهواء بمقدمة الطائرة.

القبطان أبو عثمان من الطيارين المهرة - والحق يقال - فله من الخبرة ثمانية عشر عاماً قاد خلالها عدة أنواع من الطائرات مثل ال - ٧٣٧ - ترايستار - ٧٤٧ وغيرها كما أنه قد عمل مدرباً أرضياً وجوياً، وطار إلى بلاد كثيرة في الشرق والغرب والشمال والجنوب . وهو الآن في العقد الرابع من العمر واللون الأبيض بدأ يتسلل إلى شعره، ولكن حيوية الشباب وأسلوبه الجاد الحازم في العمل يجعلك تخطئ في تقدير عمره .

يلتفت أبو عثمان إلى مساعده عمر فيتذكر أيام تخرجه الأولى

من معهد الطيران في أمريكا ، وسرعة الأيام التي تتابعت حتى صار فيها مديراً للتدريب على طائرات الـ (ترايستر) النفثة الضخمة ، وعمله كمدير لا يعني جلوسه في المكتب فقط ، بل أيضاً هو مسؤول عن اختبار وتقييم الطيارين في الجو والأرض . وقد تكون هذه الرحلة رحلة تقييمية لمعرفة مستوى خبرة الطيران عند مساعد الطيار (عمر) .

كان أبو عثمان قد ودع أولاده قبل ساعتين تقريباً وأبلغهم أن موعد وصوله سيكون في المساء إن شاء الله عند البدء في صلاة التراويح ، ولذلك فإنه سيصلي في أقرب مسجد قبل مجيئه إلى البيت ، وعلى هذا فلا داعي للقلق عند تأخره ليلاً .

والسفر أمرٌ طبيعيٌّ في حياة الطيارين ، ولكن مع ذلك فإنه يبقى متعباً فهو قطعة من العذاب ، كما أخبر بذلك الرسول صلى الله عليه وآله وسلم : « السفر قطعة من العذاب » .

الطائرة الآن تطير فوق ساحل البحر الأحمر الشرقي متجهة جنوباً ، وهي تمر الآن فوق منطقة القنفذة وبقي على وصولها ٢٥ دقيقة تقريباً إلى مدينة جيزان ذات التاريخ العريق في التجارة وصيد الأسماك ، إضافةً إلى اشتهاها بنوع جيد من المساويك الذي يحصل عليه من شجر الآراك .

بعد أن مضى من وقت الطيران نحواً من ٢٥ دقيقة وأوشكت الطائرة على الوصول أصدر القبطان أمراً للمساعد قائلاً : اطلب

لنا تصريحاً بالنزول «يا عمر» .

عندها التقط المساعد «عمر» جهاز الإرسال وطلب من مدير حركة الطائرات الجوية في منطقة عسير إذناً ببدء النزول . وجاء الجواب :

رحلة رقم ٩٢٨ مسموح لها بالنزول إلى ارتفاع ١٥ ألف قدم ابتداءً .

من هنا تبدأ الاستعدادات للتهيؤ للهبوط في مطار مدينة جيزان حيث تضاء المصابيح الخارجية وتخفف سرعة الطائرة وتبدأ بالانحدار التدريجي حيث تنخفض مقدمة الطائرة ويقلل دفع المحركين إلى القوة الدنيا وبهذه الطريقة يكون انحدار الطائرة بسبب وزنها الهائل وقوة الجاذبية الأرضية فتراها في الهواء نازلةً مثل نسرٍ عظيمٍ ناشِرٍ الجناحين .

القبطان أبو عثمان يراقب قرص الشمس وهو ينزل شيئاً فشيئاً وكأنه يسابق الطائرة فقد أوشك اليوم على الانقضاء ، ويسأل الله قبول الصيام . ووصول الطائرة سيكون قريباً من موعد أذان المغرب حيث يفطر الصائمون ، ولذلك فقد كان مقترحاً أن توزع وجبات الإفطار الخفيفة على المسافرين قبل الهبوط بربع ساعة تقريباً حتى إذا ما حان وقت الإفطار - وكان الجميع في الطائرة في السماء أو على الأرض - أعلن عن وقته بالأذان في مكبر الصوت .

كانت هناك أمٌ تلاعب صغيرها من بين المسافرين ، وكانت مسافرةً معه لزيارة أهلها ، وبين وقت وآخر كانت الأم تطل من نافذة الطائرة كأنها تستعجل الطائرة للوصول ، فترى أن معالم الأرض تزداد وضوحاً وهذا يعني الاقتراب إلى وطن الأهل والأحباب .

وعندما أضيئت إشارة ربط الأحزمة ، أخذ الجميع مقاعدهم استعداداً للهبوط ، فالجو هادئ وكل شيء على ما يرام والحمد لله ، والجميع يمضي نفسه بفطور لذيذ وشهي مع الأهل والأقارب الذين ينتظرونهم في صالة المطار التي ازدحمت بالمستقبلين والمودعين .

«سعيد» - الموظف الذي في برج المراقبة يراقب الساعة انتظاراً للحظة استجابة الدعاء وقت الإفطار . وهاهي دلة القهوة والتمر واللبن في طبق يغطيها غطاء خفيف من القماش ليمنع العين من استراق النظر إليها بين الآونة والأخرى ، وكان موظف برج المراقبة يتابع الطائرة بمنظاره المقرب من أعلى البرج . كان اتصال مساعد الطيار «عمر» قد تحول إلى صاحبنا هذا الذي قال له : الرحلة رقم ٩٢٨ مسموح لها بالهبوط في مطار جيزان على مدرج رقم ٣٣ وتقبل الله صيامنا وصيامكم . أجاب عمر : جزاك الله خيراً ، صيام مقبول إن شاء الله .

في هذه اللحظة كانت الطائرة قد نزلت إلى ارتفاع ٥ آلاف قدم فوق المطار وقد انعطف بها أبو عثمان يساراً بالاتجاه الجنوبي

لكي يهبط الطائرة للهبوط من الجهة الجنوبية، كما بدأ بتخفيف سرعتها إلى ٣٨٠ كم / ساعة لكي يستطيع مد جناحياتها الأولى . وبعد أن تراجع مؤشر السرعة إلى ٣٨٠ كم / ساعة، قال أبو عثمان : افرد جناحيات المرحلة الأولى يا عمر .

عمر – (وهو يحرك ذراع الجنيحات) : المرحلة الأولى من الجنيحات امتدت واكتملت .

وبينما كان «أبو عثمان» ؛ يدور بعينه ليتأكد من أن الجنيحات قد امتدت بالتساوي في كلا الجناحين ليتم التوازن ، لحظ إشارة إنذار ارتفاع الحرارة في المحرك رقم واحد . كما لاحظ المساعد «عمر» انتباه القبطان إلى إشارة الإنذار المضيئة فعلم أن الأمر ينذر بوقوع خطر قريب .

القبطان : ارتفاع في حرارة المحرك رقم واحد . . لنعمل اللازم يا عمر بسرعة .

انقلب الجو الهادئ قبل قليل إلى جو متأهب لتلقي إنذارات الخطر والتحفز لأخذ ردود الفعل المباشر حالاً، كما أخذ كل من القبطان ومساعدده يقومان بعمليهما بمهارة فائقة وتنسيق بين الطرفين ، فالقبطان يلقي بالأوامر، والمساعد يقوم بالتنفيذ لمساعدته في إتمام العمل على وجهه الأمل ، فمكانه الآن هنا لأمثال هذه الحالات الطارئة العسية، كيف لا وقد أمضى ساعات طوالاً تحت التدريب الشاق المضني لإتقان هذه الوظيفة ؟ ! .

قلل القبطان من دفع قوة المحرك رقم واحد، لكي يقلل من درجة الحرارة التي فيه، وذلك بالتقليل من كمية الوقود الذاهبة إلى ذلك المحرك، ولكنها (أي الحرارة) لم تقل واستمرت في الارتفاع منذرة بالوصول إلى درجة الاشتعال !!

«الوقت قصير، والتفكير في تلك المشكلة لا يسمح لأكثر من بضع ثوانٍ والقرار يجب أن يكون جاهزاً وصحيحاً في الوقت نفسه» .

«لا حول ولا قوة إلا بالله، إنا لله وإنا إليه راجعون» . .
يقولها أبو عثمان، وقد حسم القرار الأخير وهو إطفاء المحرك رقم واحد، والاستمرار بالطيران بمحرك واحد فقط «رقم اثنين»، وهذا يعني أن الطائرة ستطير بدفع محرك واحد وهذا أمر صعب * . . كما أن سرعة الطائرة ستقل إلى النصف والتوازن سيختل، وهي حالة صعبة تتطلب أشداء الرجال، وأبو عثمان منهم ولا فخر، فقد كان مُدرباً جويّاً، وقد عهد هذه المشاكل من قبل ودرّب كثيراً من الطيارين لمواجهتها .

وفعلأً أطفأ القبطان المحرك رقم ١ فاختل توازن الطائرة .

* ولك أن تتصور طائر يطير بجناح واحد لأن الآخر جريح .

أغلق أبو عثمان صمامات الوقود المؤدية إلى المحرك رقم واحد لكي لا تزداد حرارته وتشتعل النيران فيه . كما أن الطيران بدفع محرك واحد أفضل من الطيران بمحركين أحدهما يشتعل ناراً . . والمسألة لا تحتاج إلى تفكير.

كانت الطائرة تطير فوق القلعة الأثرية المشهورة في جيزان عندما أمر القبطان مساعدته قائلاً: أَعْلِمُ برج المراقبة أننا في خطر! هبَّ «سعيد» من كرسيه حالما سمع نداء الاستغاثة من «عمر» وبكل شهامة ودقة بدأ ينفذ المطلوب منه عن طريق أجهزة الاتصال المنتشرة حوله . فكلمة «حالة طارئة» لها معنى كبير عند من يعملون في مجال الطيران أرضاً أو جواً، فهي تعني أن الطائرة في خطر كبير وتحتاج إلى سيارات إسعاف وإطفاء؛ لأن حالة الطائرة الطارئة هذه تعني احتمال حصول حريق يمتد من المحرك إلى جسم الطائرة كلها مما ينتج عنه إصابات للركاب .

وبينما كان موظف برج المراقبة يستنجد بمرافق المطار الحيوية من إطفاء وإسعاف، كان القبطان يضغط على زر إطفاء الحريق التابع للمحرك رقم واحد راجياً من الله تعالى أن تنخفض درجة حرارته العالية .

ولكنها لم تنخفض !! .

عندها بدأ القبطان يفكر في استخدام طفاية الحريق رقم ٢ ، وبعد نصف دقيقة وهي وقت طويل لطائرة تطير بسرعة ٢٥٠ كيلو متر / ساعة قرر أبو عثمان استعمال طفاية الحريق التابعة للمحرك

رقم ٢ لكي يطفئ النار المشتعلة في المحرك رقم ١ ، وبالفعل تم ذلك . . وأثناء ضغط الزر على الطفاية رقم ٢ كانت العيون الأربع مركزة على جهاز قياس حرارة المحرك وإشارة اندلاع النار . ، راجية من الله أن تقل الحرارة . لأنها آخر طفاية حريق عندهم الآن !

* * *

في مقصورة الركاب ، كانت الأم تهدهد وليدها وتداعبه ، وهي في قمة سعادتها وأنتم تعلمون ما هو شعور الأم تجاه وليدها ، وخاصة عندما يكون وحيداً ، فهي تفكر فيه أكثر مما تفكر في نفسها ، فسعادته هي سعادتها ومرضه هو مرضها ونجاحه هو نجاحها . . .

ما أجمل هذا الشعور تجاه الأبناء ولكنه لا يدوم على كل حال فالحياة كثيرة المتغيرات .

وفجأة ضمّت الأم وليدها إلى صدرها وعلامات الخوف قد ارتسمت على محياها ، كما طارت جميع أحلامها تجاه وليدها عندما سمعت قائد الطائرة ينبه على وجوب ربط أحزمة المقاعد والاستعداد لإفراغ الطائرة حال توقفها على أرض المطار لوجود مشكلة في المحرك الأيسر !

لم تكن علامات الارتباك خاصةً بأُمّ الوليد فقط ، بل شملت جميع ركاب الطائرة الذين يقارب عددهم المئة ، وزاد من ذلك الجو المشحون بالتوتر في الطائرة حركة المضيفين الذين أخذوا تعليماتهم من القبطان بالتأكد من ربط أحزمة المقاعد لكل الركاب وإعلامهم مرة أخرى بأنه سيتم إفراغ الطائرة حالاً عند وقوفها على الأرض وذلك بانزلاقهم على الزلاقات المطاطية التي صورتها على البطاقة الموجودة في جيب المقعد الذي أمام كل راكب . . كما أن خروج الناس سيكون من عند الأبواب الرئيسية للطائرة على الجهة اليمنى فقط : «لأن المشكلة في الجهة اليسرى» .

استدارت الطائرة باتجاه المدرج متجهةً شمالاً على بعد ٢٠ كم جنوب المطار على ارتفاع ٢٠٠٠ قدم فوق سطح البحر، وكانت سيارات الإسعاف والإطفاء منتشرة على جانبي المدرج تحسباً لأي طارئ يحدث للطائرة بعد نزولها .

وكان موظف برج المراقبة يراقب الطائرة بمنظاره المقرب وهي تتأرجح في الهواء وقد أنزلت عجلاتها استعداداً للهبوط وزادت من تقوس جناحياتها التي امتدت إلى الخلف للتقليل من سرعتها .

لك أن تتصور كيف كان القبطان أبو عثمان يقود الطائرة بيديه ورجليه ! وقد أعطاها كل اهتمامه وتركيزه آخذاً في الاعتبار كيفية إداره الطائرة داخلاً وخارجاً فهو يعطي أوامره للمضيفين بالانتباه للركاب والتخفيف من قلقهم ، وكذلك إرشاد مساعده عمر بأن يتأكد من برج المراقبة بالاستعدادات الأرضية في المطار بالإضافة إلى التركيز على حفظ توازن الطائرة بواسطة العدادات التي أمامه .

قال أبو عثمان : اسأل موظف برج المراقبة يا عمر !

هل ترى أثراً لدخان أو نار من المحرك الأيسر ؟

فأجاب موظف برج المراقبة وهو يتابع الطائرة بمنظاره المقرب :

لا أرى أثراً لنارٍ أو دخانٍ يا قبطان والحمد لله ، واطمئنوا فسيارات الإطفاء والإسعاف في الانتظار على جانبي المدرج ونسأل الله لكم سلامة الوصول .

عمر : جزاك الله خيراً .

«لم تنفعنا الطفاية رقم ٢ !!»

ما نوع هذه النار التي لم تطفئها كل هذه الطفايات التي لا يرى لها أثر في الخارج؟ !

إنه لأمر يدعو إلى التساؤل ! فالحرارة لا تزال عالية ومؤشر اشتعال النار لا يزال يؤكد اشتعال النار المستمر حتى ولو لم تكن ظاهرة من نافذة الطائرة الجانبية !! » .

كانت هذه التساؤلات تدور في ذهن أبي عثمان وهو يرى نفسه يقترب من المهبط شيئاً فشيئاً، وكان يستعمل يديه للتحكم في مقود الطائرة الذي يضبط اتجاهها وكذلك رجليه للتحكم بتوازن الطائرة عن طريق الزعنفة الرأسية المتصلة بدواستي الرجلين المساعد عمر : بقي اكم فقط وننزل ! إني أرى الكثير من السيارات على جانبي المهبط في انتظارنا .

ثم نزلت الطائرة بسلام والحمد لله على المهبط بسرعة ١٩٠ كم/ ساعة، وما أن لامست عجلاتها الأرض حتى تدافعت سيارات المطافي والإسعاف من خلفها .

إنه منظر عجيب !!! سيارات تلاحق طائرة على الأرض !! .

* * *

حالما توقفت الطائرة أطفأ قائد الطائرة المحرك الذي كان يعمل رقم «٢»، كما ضغط على زر جهاز الإعلام ببدء إفراغ الطائرة حالاً فأصدر الجهاز صوتاً متصلاً (تيت . . تيت . . تيت . . تيت . .). سمع المضيفون ذلك الصوت الحاد المتقطع ^(١) ففهموا معناه، ففتحوا أبواب الطائرة التي على الجهة اليمنى، فانتفخت من عندها الزلاجات المطاطية خارجاً حتى وصلت الأرض، ثم اندفع الناس لاشعورياً واحداً تلو الآخر يقفزون خارج الطائرة وقد خلعوا أحذيتهم مخافة أن تتمزق الزلاجة المطاطية ! (كما هو مشار إليه في بطاقة التوضيح أمام الركاب).

في هذه الأثناء كان أبو عثمان ومساعدته يُنهيان عملهما الأخير في غرفة القيادة للتأكد من قفل جميع مفاتيح الوقود والكهرباء لكي لا تحصل مشكلة أخرى أكبر.

الخطوة الأخيرة هي أن يخرج المساعد ثم القبطان من غرفة القيادة فهما آخر الناس الذين يخرجون من الطائرة في الحالات الطارئة !

وعندما فُتح باب غرفة القيادة للخروج منها رأى أبو عثمان منظرًا بعث فيه رحمة الأبوة وحنانها، فقد كانت أم الوليد مترددة خائفة من الانزلاق خارج الطائرة تخاف أن يسقط وليدها منها وهي تقبض عليه بشدة والخوف والبكاء يملكها . . . فما كان من

(١) الصوت الحاد المتقطع يعني وجوب الخروج من الطائرة حالاً.

القبطان إلا أن حسم الأمر بسرعة فليس هناك وقت للنقاش والإقناع . . فقد أخذ وليدها منها بسرعة خاطفة وأعطاه لمساعدته «عمر» الذي قفز به خارج الطائرة منزلقاً، فما كان من الأم إلا أن تبعتهما دون تردد ثم بعد ذلك قفز أبو عثمان الذي كان آخر شخص نزل من الطائرة معلناً أنه لم يبق شخص هناك بعده في الطائرة .

خرج كل من كان على ظهر الطائرة بسرعة ونسي الجميع أنهم صائمون ، والكل أخذ يجري بعيداً عن الطائرة مخافة أن يصيبه مكروه . إنه منظر محزن ومخيف في الوقت نفسه : طائرة جاثمة على الأرض ، بابان مفتوحان وخارجهما تبدو الزلاقتان المطاطيتان وسيارات الإطفاء تحيط بالطائرة من كل جانب ، وسيارات الإسعاف من خلفها ، والناس من رجال ونساء وأطفال يجرون مبتعدون عن تلك الآلات جميعها ، إنها غريزة حب الحياة والصراع من أجل البقاء .

وكان موظفو المطار على قدر من الشهامة ، فقد أخذوا الحافلات الخاصة بالمطار واندفعوا يلمون شعث المسافرين من أرجاء ساحة المطار ، كما أنهم أخذوا يتأكدون من عددهم وعدم فقدان أي شخص منهم ، ومن بين هؤلاء كانت أم الوليد التي تبكي وقد ضمت ابنها وهي تجري به ولسان حالها يقول : «أين أباك ليرى ما نحن فيه من مصيبة وينقذنا»؟

ويجيئها لسان حال الأب الذي ينتظرهما في صالة المطار وقد اكفهر وجهه وشحب، وقد تملكه القلق على زوجته وابنه الصغير: «والله لن أدعكما تسافران وحدكما بعد اليوم. يكفي أنه مخالفة لله ولرسوله».

وبعد ساعة من الزمان التّمّ شعث المسافرين الذين هربوا من الطائرة بأهلهم الذين كانوا ينتظرونهم في صالة المطار بعد أن أعياهم هول المصيبة، ولكنهم جميعاً يحمدون الله فلم يكن هناك إصابات ولا جروح.

كان كل من أبي عثمان وعمر يتلقيان التهاني من رجال الإطفاء وموظفي المطار والإسعاف وهما حافيا الأقدام وقد أجهدهما التعب وبخاصة أنهما كانا صائمين..

عندها قال المؤذن:

الله أكبر . . . الله أكبر . . . الله أكبر . . . الله أكبر

معلنًا أذان المغرب . . . وليفطر الصائمون .

أعاد هذا الأذان الجميع إلى صوابهم بعد ذهولهم من تلك الحوادث المتلاحقة وهو يقول لهم . . . الله أكبر . . . من كل شيء . . . فما حصل لكم فهو بتقدير الله العلي الكبير فهيا إلى عبادة الله واشكروه على نعمه .

أهل جيزان أهل كرم وجود وهم الآن يتناولون طعام الإفطار وقد تحلقوا مع القبطان أبي عثمان ومساعدته عمر

في أحد مكاتب المطار على مائدة الإفطار وأخذوا يتناقشون في أسباب المشكلة وتفاصيلها ، في أثناء ذلك كان سعيد يتناول التمر ويرتشف فنجان القهوة الجيزانية وهو ينظر إلى الليل وقد أرخى سدوله وهو يقول :

ذهب الظمأ وابتلت العروق وثبت الأجر إن شاء الله .

وبعد ثلاث ساعات من ذلك الحادث وصل فريق الصيانة المختص بعلاج المشاكل الميكانيكية والالكترونية إلى مطار جيزان بطائرة خاصة قادماً من مركز الصيانة الرئيسي في مطار جدة ، حيث توجهوا إلى الطائرة المعنية حالاً وبادروها بالفحص والإصلاح .

وبعد ٣ ساعات من العمل المتواصل أسفرت النتيجة عن وجود خطأ فني الكتروني كان يبعث إشارة خاطئة إلى غرفة القيادة .



« الجسر الأزرق »

كابتن انس القوز

الخرطوم - السودان

النيلان الأزرقان^(١) يسيران متلازمين وكأنهما ينظران إلى بعضهما، وهما ينتظران موعد اللقاء، ويزحفان من جهة الجنوب من بحيرة الملكة فيكتوريا، وقد أنهكهما المسير الطويل. ثم ها هي مدينة الخرطوم السودانية قد حددت موعد اللقاء بينهما ليحتضنها فرحين ثم يتعانقان من جهتها الشمالية بكل شوق بعد طول عناء، فيبعث هذا الشوق قوة جديدة تجدد النشاط في المسير، فيلتحمان في نهر واحد، هو النيل العظيم الذي يكمل سيره شمالاً فيشق بلاد مصر إلى شرق وغرب غير عابئ بتلك الصحراء المحرقة التي دفن تحت ترابها ألوف الفراعنة، ويمضي وهو لا يلوي على شيء حتى إذا ما وصل البحر الأبيض المتوسط قذف نفسه فيه على يطفئ لظى الشمس التي ألهبت ظهره فيرفع بذلك أعلام الفوز معلناً فرحة الوصول.

(١) أي الأزرق والأبيض .

- إنه أول يوم في إجازتي السنوية (يحدث نفسه) .
- متى الوصول؟ (يسأل نفسه ويعيند النظر إلى ساعته ، ثم يميل
ظهر مقعده إلى الخلف قليلاً للمرة السادسة) .
- إنها رحلة طويلة! (ينظر إلى علامة ربط الحزام متذمراً) .
- متى تضيء؟

- هل تريد شايًا آخر؟
سؤال قطع عليه حبل أفكاره من المضيف الذي انحنى عليه
بابتسامته المعتادة ويده إبريق الشاي الساخن .
أجاب عبد الرحمن وهو يبادل المضيف الابتسامة نفسها : لا .
شكراً لقد شربت ما يكفي ، ولكن متى سنصل إلى الخرطوم؟
أجاب المضيف وهو ينظر إلى ساعته : بعد نصف ساعة تقريباً
إن شاء الله .

يجيب عبد الرحمن محدثاً نفسه مرة أخرى : نصف ساعة! . .
نصف ساعة! . . كل هذا الوقت الذي مضى وبقي نصف
ساعة! .

كانت مجلات وهدايا وحقيبة يدوية مرتبة بجانب عبد الرحمن في
بداية الرحلة ، ولكنها الآن هنا وهناك ، فهذه المجلة قد طوي
ثلثها ، وتلك الجريدة فتحت من نصفها ولفت بطريقة أخفت
ثلاثة أرباعها ، والحقيبة اليدوية قد استعصى قفل سحابها بعد
فتحها ، وكأن ما بداخلها لم يصدق أن يرى النور فأراد الخروج من
ذلك الضيق .

امتدت يد القبطان أبو سارة إلى زرّ إضاءة علامة ربط الحزام
فحركه وهو يقول لمساعد الطيار:

اطلب لنا تصريحاً بالنزول يا عاطف .

استجاب مساعد الطيار للأمر فالتقط جهاز النداء ، فأخذ
تصريحاً من مدير حركة المرور في الأجواء السودانية بالنزول فأجيب
للطلب ، وها هي الطائرة تنزل .

لم يعلم القبطان أبو سارة أنه عندما أضاء إشارة ربط الحزام أنه
أيضاً أضاء أنوار السعادة في عيني عبد الرحمن الذي بدأ يهين نفسه
للنزول ، فها هو يعدل من ظهر مقعده إلى الوضع الرأسي ويلم
شعث المجلات والجرائد التي حوله ، ويقفل حقيبته اليدوية بقوة .

وعند الاقتراب من مدينة الخرطوم التي بدت واضحة المعالم كان
الاتصال مع الطائرة قد انتقل إلى برج مراقبة مطار مدينة الخرطوم
الذي أعلن إعلاناً مهماً ، قال فيه :

تحذير لكم ، هناك موجة عاتية من الغبار قادمة من جهة الغرب
إلى المطار . . . بإمكانكم النزول إلى ٤ آلاف قدم والاستعداد
للهبوط .

فأجاب مساعد الطيار: نعم سننزل إلى ٤ آلاف قدم وسنعد
أنفسنا للهبوط . . . وسنأخذ بالاعتبار موجة الغبار العاتية .

نظر كل من القبطان ومساعده إلى غربي المدينة فرأيا زوبعة كثيفة
الغبار تجتاح غرب المدينة وتقترب من المطار الذي يقع في منتصفها .

قال القبطان : إنها زوبعةٌ تمتد من الشمال إلى الجنوب لعدة

كيلومترات على مسافة أطول من مدينة الخرطوم ، وهي زوبعةٌ تحمل
كُلَّ ما يكون أمامها من ترابٍ وتقلبه إلى الأعلى بحركة دائرية فتثيره
غباراً كثيفاً يجعل الرؤية أمراً متعذراً .

ثم أكمل القبطان حديثه لمساعدته الذي بدا أكثر اهتماماً من ذي
قبل :

أخبر موظف برج المراقبة أننا سنقترب من المطار من جهته
الشمالية الشرقية توفيراً للوقت لعلنا نسبق الزوبعة في الوصول قبلها
إلى المطار .

ما زال عبد الرحمن مبتهجاً ومسروراً بعد إضاءة إشارة ربط
الحزام ، ولم لا يكون كذلك فإن هذا اليوم هو اليوم الأول في إجازته
السنوية وأهله وأولاده عندهم علم بوصوله هذا اليوم ، ما أجمل
اليوم الأول في الإجازة ، نعم ما أجمل اليوم الأول في الإجازة .

ويطل عبد الرحمن من النافذة فيلصق أنفه بزجاجها ويدور
بعينه في أنحاء مسقط رأسه :

هناك بيتنا ولكن لا أستطيع تمييزه وهناك السوق وذلك الشارع
هو المؤدي إليه ، ولكن ما ذاك الغبار الكثيف؟ ويحدق بعينه مرة
أخرى ويقول في نفسه : نعم إنه غبار كثيف ماذا عساه أن يفعل إذا
داهم المدينة؟

ونحن نقول : لا تعجل يا عبد الرحمن فلعلك تجد جواب
سؤالك بعد قليل ، فلا تعجل .

استدارت الطائرة من الجهة الشمالية الشرقية وقد أنزلت عجلاتها

وجنيحاتها وأضاءت مصابيحها الخارجية استعداداً للنزول .
ثم ها هي قد استقامت على شعاع الانحدار التدريجي للمدرج
رقم ١٨ وبدأت بالاقتراب ثم الاقتراب ثم الاقتراب .
صاح مساعد الطيار وهو يشير بإصبعه من خلف النافذة
الجانبية له : لقد وصلت الزوبعة قريباً من المطار يا قبطان انظر
إليها .
أجاب القبطان وعينه قد تركزتا على الأجهزة الداخلية للملاحة
الجوية : نعم . نعم . لقد لاحظتها ولعلنا نصل قبلها .

* * *

أخذ عبد الرحمن يصلح من شأنه ويعد حقيبتيه اليدوية
السمينة، وبينما هو كذلك إذ أحس بالطائرة تزأر بشدة وتزداد
سرعتها وترفع عجلاتها ثم تصعد إلى الأعلى، فامتقع لونه، وساوره
القلق بينما ساد الصمت جميع من كان في الطائرة وعلا الوجومُ
وجوههم، ودارت الوسائس والأسئلة في نفس عبد الرحمن مرة
أخرى وهو يرى الأرض تبعد :
- إلى أين نحن ذاهبون؟ .

- إنه أول يومٍ في إجازتي !!
- إنني أسمع بعودة الطائرات وعدم نزولها في مطار الخرطوم
وبخاصة في الصيف حيث الغبار الشديد وأخشى أن يكون هذا
اليوم هو إحداها!

أطل عبد الرحمن من خلف النافذة ليؤكد صحة قلقه : نعم ،
نعم ، إنها زوبعة الغبار المعهودة . . . إني بالكاد أرى شيئاً . . . يا
قبطان لا تخيب ظننا فيك ، أنت أملنا بعد الله سبحانه وتعالى ، إنه
أول يوم في إجازتي .

بدا القبطان مشدود الأعصاب وهو يدفع بمقابض الدفع إلى
الأمم لزيادة السرعة للصعود إلى أعلى وهو يقول لمساعدته : أخبر
برج المراقبة أن أجهزة إرسال شعاع الاقتراب التدريجي التي في المطار
قد توقفت عن البث ، وبسبب ذلك فقد انحرفت مؤشرات
عدادات الملاحة الجوية عندنا في الوقت الذي كنا على وشك الهبوط
بالإضافة إلى أن الزوبعة قد غطت الجزء الشمالي من المطار فاختفى

من أمامنا ولا نستطيع إلا الدوران مرة أخرى لمحاولة الهبوط .
كانت الطائرة قد وصلت إلى ارتفاع ألف قدم فوق المطار وقد
استدارت مرة أخرى نحو الجهة الشمالية للمحاولة الثانية . وبينما
كانت الطائرة كذلك إذ لاحت للقبطان علامات الهبوط على
المدرج ، كما انكشف الغبار عن بعض الأبنية التابعة للمطار ، الأمر
الذي جعل فكرة تخطر ببال أبي سارة .



حينما تطير الطائرة في السماء لتنتقل من مطار إلى مطار فإنها تعتمد — بعد الله سبحانه وتعالى في الوصول أو قل في ملاحتها الجوية — على أجهزة تبث موجات أفقية ورأسية في الهواء لترسم خطوطاً جوية حقيقية على أجهزة الملاحة المعروفة لديهم لا يراها إلا الملاحون الجويون والأرضيون الذين يعملون على تلك الأجهزة (أجهزة الإرسال والاستقبال).

وهذه الأجهزة قد تطورت بشكل يذهل العقل وبخاصة عندما دخل عالم الإلكترونيات والكمبيوتر فيها، حيث إن تلك الأجهزة تستطيع أن تقرأ على صفحاتها كل ما تريده من معلومات تعينك على الوصول إلى المكان الذي تريده حيث تعرف منها:

— مكان الطائرة بالتحديد على وجه الكرة الأرضية.

— ارتفاع الطائرة عن سطح البحر.

— بعد الطائرة عن أي مطار تريد أو أية مدينة في العالم.

— زاوية النزول والصعود بالدرجات

— مقدار زاوية ميلان الطائرة يميناً أو شمالاً.

— المسار الدقيق المرسوم على شاشة البوصلة الإلكترونية

للاستقامة على المدرج في حالة الهبوط أو الاقتراب التدريجي.

— بالإضافة إلى معلومات أخرى لا تقل أهمية عن تلك، تفيد

عن سرعة الطائرة ومعدل صعود الطائرة أو نزولها والسرادار

والحاسوب الخاص بالتحكم بمحركات الطائرة إلى غير ذلك من

الأجهزة الكهربائية الكثيرة.

غير أن أجهزة الملاحة الجوية بالرغم من دقة عملها إلا أنها قد

تتعرض لمؤثرات داخلية أو خارجية ، تؤدي إلى انحرافها وعدم إعطاء المعلومات الدقيقة الصحيحة ، وذلك عندما يعمل أحد الأجهزة الكهرومغناطيسية الذي يحمله المسافر معه داخل الطائرة ، فينتج من ذلك مجال كهرومغناطيسي يؤثر في دقة المؤشرات في غرفة القيادة ، أو عندما يتعطل بث الموجات من أجهزة المدرج نفسه فلا يتم استقبال من أجهزة الطائرة فتضل الطائرة عن طريقها في السماء ، أو عندما تقترب للهبوط في المطار وتعيقها العوائق الجوية مثل الضباب ، أو الأمطار أو الغبار كما حصل قبل قليل في مطار الخرطوم .

لذا فإن الطيارين يضعون في حساباتهم أمراً آخر كانوا قد تدربوا عليه وهو معرفة العلامات الأرضية حيث إن كل مطار في العالم له علامات أرضية تحيط به كبرج عال أو بحيرة أو نهر أو خط كهرباء أو سكة حديد أو جسر أو حديقة واسعة أو غير ذلك ، وهذه العلامات الأرضية مهمة جداً عند تعطل أجهزة الملاحة الجوية فجأة عند الاقتراب من المطار ، وخصوصاً في الليل وعند تعذر الرؤية بسبب ضباب أو غبار .

والآن لنعد إلى طائرتنا ونرى ماذا فعل قبطاننا .

كانت الطائرة تدور في مسار دائري شرق المطار عندما قال القبطان : أخبر موظف برج المراقبة يا عاطف أننا سنحاول الهبوط مرة أخرى باعتمادنا على النظر لأننا نرى بداية المدرج . ثم أردف كلامه قائلاً :

ركز نظرك معي يا عاطف على المطار سأرتفع قليلاً لأدور دورة كاملة إلى اليسار بدائرة صغيرة لا يتعدى قطرها ٥ كيلو مترات .
وبينما كان القبطان يمسك بزمام الطائرة الحديدية إذ أخذت زوبعة الغبار تضرب بها يمينا وشمالا وفجأة صاح مساعد الطيار:
لا أستطيع رؤية المطار يا قبطان لقد فقدت مكانه .
أجاب القبطان بكل هدوء : لا بأس ستراه بعد قليل إن شاء الله
ثوانٍ معدودة فقط .

يدور القبطان بالطائرة وقد وضع في حسبانته أنها الدورة الأخيرة الفاصلة ، فإما أن يرى المدرج ويهبط وإما أن يقفل راجعاً إلى جدة ، حيث إنه لا يوجد حل سليم غير هذين الحلين .
الدائرة ٣٦٠ درجة وقبطاننا قد دار منها ٢٢٠ درجة تقريباً وبقيت ١٤٠ درجة هي الفرصة الأخيرة لرؤية المطار .
كانت الطائرة تميل بزاوية ٣٥ درجة تقريباً وقد بقي ٨٠ درجة من الدائرة ، وعندما بقيت ٥٠ درجة من الدائرة . قال القبطان لمساعدته : بعد عشر ثوان يا عاطف عندما تكتمل الدائرة انظر على جهتك اليمنى ستري الجسر الأزرق ، أخبرني حالاً عندما تراه .
هنا قطع اتصال موظف برج المراقبة الحوار الذي يدور بين القبطان ومساعدته ليقول :

مسموح لكم بالنزول حالما ترون بداية المدرج وللمعلومية فإن الرؤية تزداد سوءاً . إلى درجة أننا لا نستطيع رؤية طائرتكم بمنظارنا المكبر .

ثم يحبيه المساعد الذي هو على اتصال به دائماً ويعود إلى نفسه وهو ينظر من النافذة وهو يقول : عشر ثوان انتهت . . .

الدائرة اكتملت . . .

أين أنت أيها الجسر الأزرق . . . الجسر الأزرق . . . نعم الجسر الأزرق نعم يا قبطان ذلك هو الجسر الأزرق إنه على يميني . . .

عندها تسللت نسيمات النصر إلى قلب القبطان كما ارتسمت شبه ابتسامة على محياه وهي تغالب أعصاب وجهه المشدودة لتفرج عن كلمة أسيرة في قلبه لتخرج من شفتيه ليعلن بها الفرحة المنتظرة فيقول : الحمد لله . . . الآن انظر أمامك سترى المدرج قريباً .

فقال المساعد مبتهجاً : الحمد لله صدقت يا قبطان إنه أمامي إني أراه واضحاً .

وعندما وصلت الطائرة فوق علامة الهبوط في المدرج أقفل القبطان مقابض الدفع وذلك بسحبها إلى الخلف مما جعلها تلامس الأرض بعجلاتها لتطبع عليها قبلة الفوز بعد عناء كبير .

وعندما كانت الطائرة ترمجر محركاتها بقوة بسبب استخدام الدفع العكسي لإيقافها كان عبد الرحمن يتنفس الصعداء ولسان حاله يقول : الحمد لله لقد كاد هذا اليوم أن يضيع من إجازتي . . .

وعندما توقفت الطائرة على الأرض وفتحت أبوابها لم يتمالك عبد الرحمن نفسه حتى ذهب إلى القبطان فسلم عليه وشكر له ودعا له بخير . مما جعل القبطان يتبسّم ويقول في نفسه :

ما شاء الله كان وما لم يشأ لم يكن وما علينا إلا بذل الأسباب .



خمسة فقط

كالي - كولومبيا

كانت أضواء الاستعداد للاحتفال بزاداد توهجاً في مدينة ميامي عندما بدأ الليل يرخي سدوله على شواطئ ولاية فلوريدا الشرقية في ليلة العشرين من ديسمبر سنة ١٩٩٥م فلقد كانت المدن الأمريكية تستعد في هذه الأيام للاحتفال بيوم الخامس والعشرين من ذلك الشهر كما هي عاداتها كل سنة حيث تنصب أشجار الأرز وتعلق الزينات في الشوارع والبيوت وتوزع الهدايا وتلبس الثياب الجديدة وتدق نواقيس الكنائس وتتلّى الترانيم إيذاناً بالاحتفال بعيد ميلاد المسيح .

في تلك الليلة حلقت طائرة من طراز بوينغ ٧٥٧ مودعةً مطار ميامي الدولي وقد أقلت على متنها ١٦٤ راكباً بما فيهم طاقمها المكون من ثمانية أشخاص .

كان كثيرٌ من المسافرين متشوقاً للقاء أقاربه في هذه الليلة للمشاركة في احتفالات الخامس والعشرين وكذلك عيد رأس السنة حيث إنهم قد حملوا الكثير من الهدايا والمفاجآت الخاصة بتلك المناسبة ، لقد بدا على وجوه الكثير من المسافرين الاستعداد لوجبة العشاء وخاصة عندما أطفئت إشارة ربط الحزام فالساعة الآن تشير إلى السابعة والنصف مساءً ، وبالرغم من أن معظم طاقم الملاحين قد بدا متعباً هذه الليلة إلا أن ذلك لم يعفهم من التبسم للمسافرين الذين لم يتفطنوا إلى علامات التعب والإرهاق على وجوه الملاحين وهم يقومون بتقديم وجبة العشاء الساخنة وما يصاحبها من مشروبات ساخنة أو باردة .

كانت الطائرة الأمريكية هذه ، التابعة لشركة (A-A الأمريكية) تواصل صعودها إلى ارتفاع ٣١ ألف قدم متجهةً جنوباً لتطير فوق جزر كوبا وهيتي ثم تستمر فوق البحر الكاريبي لتحاذي بنها ثم تكمل طريقها شطر مدينة كالي في دولة كولومبيا في أمريكا الجنوبية .

من مقصورة القيادة بدت جزر البهاما في تلك الليلة كحبات عقدٍ جميل قد بدا طرفه متلاً أعلى مسيرة القبطان بينما طرفه الآخر غاب في بحر المحيط الأطلسي إلا من طيف سرابٍ ليلي جميل .

وكان بعض المسافرين الذين يجلسون على الجبهة اليسرى في داخل الطائرة ينظرون عبر النافذة قد ذهبت بهم الأفكار إلى

الالتفات يساراً لتذكر موقع مثلث برمودا وماحيك حوله من قصص وأساطير، تلك الأساطير التي تقال دون التثبت من مصدرها أو لمحاولة معرفة الهدف منها ، ولاشك أن الكثير من الناس قد سمع بأسطورة مثلث برمودا وماحيك حوله من أقاصيص غريبة وعجيبة في نفس الوقت ، فبعض الناس لا يلقي لها بالاً وينظر إليها أنها من الظواهر التي تنحو نحو ظاهرة الأطباق الطائرة ، وبعضهم قد ألف وكتب عشرات القصص يؤكد صحتها حيث إن بعضهم يؤكد ما حدث في سنة ١٩٤٠م من اختفاء سرب من الطائرات الحربية المروحية التي بلغ عددها ١٥ طائرة مرة واحدة ومجموعة من السفن قد اختفت كلها وبعضها قد اختفى طاقمها ولم يعثر على أحد منهم .

وقد نفى كثير من علماء دراسة الظواهر الجوية حقيقة هذا المثلث حيث قالوا :

١ - إن الأحداث تلك لم تحصل إلا بعد سنة ١٩٤٠م حيث بداية استعمال الطائرات في الحروب .

٢ - إن اختفاء سرب الطائرات ذاك كان سببه عاصفة رعدية شديدة كانت متجهة إلى الشرق من جزيرة برمودا * فخرجت الطائرات للتدريب شرقاً فضلت طريقها بسبب التأثير الكهرومغناطيسي للعاصفة الرعدية على بوصلة الطائرة المغناطيسية مما جعلها

(*) التي كانت قاعدة حربية تقلع منها الطائرات .

تتجه إليها مباشرة والدخول فيها وهلاكها * .

٣- أما اختفاء السفن فإنهم يعزونه إلى اشتهاار تلك المنطقة بالأعاصير والدوامات البحرية التي تغرق السفن .

٤- عدم سماع حدوث حوادث أخرى في العشرين سنة الماضية .

ولكن مع هذا كله فهناك أسرار كثيرة غامضة في هذا العالم لايزال الإنسان جاهلاً بها .

* * *

(★) ولهذا فإنه يمنع استخدام الأجهزة التي تولد مجالات كهرومغناطيسية في الطائرة لتأثيرها على أجهزة الملاحة الجوية كأجهزة الهاتف النقال وألعاب التحكم من بُعْد (REMOTE CONTROL) .

بدا قبطان الطائرة ساخطاً بعض الشيء من عدم فعالية أسلوب
جدولة عمل الملاحين وهو يصعد بالطائرة إلى ارتفاع ٣١ ألف قدم
وقد كان يؤكد سخطه هذه التجاعيد التي ارتسمت على جبهته
وحول عينيه الصغيرتين التي كانت تغطيها نظارة القراءة النصفية
والتي ألحت عليه بدوام استعمالها بعد أن تجاوز عمره الخامسة
والخمسون .

لم يكن مساعد الطيار بأقل حماساً من انفعال القبطان بل كان
يشاطره الشعور وهو يهز رأسه مؤكداً أن تدمير القبطان في محله كيف
لا وهو يسمع ويرى بعينه شكوى بعض الملاحين من الخدمة
الجوية من طول فترة العمل والتي ستتجاوز الفترة الزمنية المعتادة في
جدول الرحلة هذه الليلة والتي ستمتد إلى نحو ١٥ ساعة
متواصلة وهذا يعني أن وقت إقلاع رحلتهم في اليوم التالي سيتأخر
ساعتين لزيادة عدد ساعات فترة العمل .

كان الجو جميلاً جداً وخالٍ من السحب والسماء قد بدت صافية
وكان كل شيء يوحي بأن الإقامة في فندق مدينة كالي هذه الليلة
ستكون مريحة جداً وخاصة بعد عمل يوم طويل ومضن .

ضغط القبطان على زر استدعاء المضيف في غرفة القيادة ففتح
باب غرفة القيادة وإذا بالمضيف تدخل وبين يديها وجبة العشاء
الساخنة الخاصة بالقبطان، تناول القبطان صينية العشاء بعد أن
أزاح كرسيه إلى الخلف قليلاً ليجعل بينه وبين عجلة القيادة متسعاً

كي يضع صينية العشاء على فخذه ليتناوله بارتياح .
وقبل أن يبدأ القبطان بتناول العشاء التفت إلى مساعده قائلاً :
استلم القيادة من فضلك .

أجاب مساعد الطيار بالموافقة : حسناً سأستلم القيادة .
ولم يستطع القبطان أن يخفي تدمره أيضاً وهو يتناول العشاء من
عدم تنظيم جدول الملاحين وأنها فوضوية ومجحفة في حق الكثير
منهم ، وكان ذلك موضوعاً قد أخذ وقتاً طويلاً في النقاش والكلام
مع المساعد الذي كان يوافقه في تدمره وشجبه وندبه ، ونتيجة
لذلك فقد أخذ هذا الموضوع وقتاً وتركيزاً من القبطان أكثر مما ينبغي
الأمر الذي جعل الطائرة تقترب أكثر فأكثر من المطار دون أن ينتبه
القبطان إلى أهمية تهيأتها للهبوط ووجوب العمل لذلك الآن .

لقد كان تدمير القبطان من تأخير وقت إقلاع الرحلة في اليوم
التالي وهذا التدمير ليس في محله لأن هذا التأخير ليس بسبب
الملاحين بل إنه قانون العمل الذي يوزع فترات العمل والراحة
ويوازن بينها ضمن معادلة رياضية معترف بها طبياً وعالمياً ، حيث
إن الملاح لا ينبغي له أن يتجاوز فترة عمل طيران ١٤ ساعة في
خلال ٢٤ ساعة كما أنه في حال عودته من رحلة الطيران فإنه يجب
عليه أن يمكث فترة لا تقل عن ١٢ ساعة ليرتاح جسمه فيها ، كما
أنه لا ينبغي له أن يتجاوز ٨ ساعات طيران جوي خلال ٢٤ ساعة ،
إلا في حالة وجود طاقمين على الطائرة فيقتسمان فيها رحلة
الطيران ، إلى غير ذلك من المعادلات التي تحسب حساباً دقيقاً لكل

ملاح بالكمبيوتر وبناءً عليها تحدد ساعات الطيران لكل ملاح شهرياً وأسبوعياً ويومياً بل إن مخالفة هذا القانون يجعل صاحبه معرضاً للجزاء وقد يفقد صاحبها رخصة الطيران مؤقتاً.

وبعد أن فرغ القبطان من وجبة عشائه أرسل صينيته إلى مطبخ الطائرة وأرجع كرسيه إلى الأمام قليلاً واستلم القيادة مرةً أخرى من مساعد الطيار .

كان العشاء لذيذاً والنفوس مبهجةً للوصول إلى «كالي» المدينة الثانية بعد العاصمة « بوغوتا » حيث إن الاستعدادات قد جهزت أيضاً من قبل أهالي المدن للاحتفال بالعيد .

وها هي الطائرة الأمريكية تجتاز سواحل الشاطئ الشمالي لـ كولومبيا عندما أصدر القبطان أمره متأخراً إلى مساعد الطيار بطلب التصريح بالنزول إلى « كالي » قائلاً : اطلب تصريحاً بالنزول .

ويجب مساعد الطيار :

حاضر . . . الطائرة الأمريكية رقم ٩٦٥ تطلب تصريحاً بالنزول .

ويجيبهم المسؤول عن حركة المرور الجوية في شمال كولومبيا :
حسناً مسموح لكم بالنزول إلى ١٥ ألف قدم واتصلوا بنا عندما تكونون على بعد ٤٠ ميلاً فوق محطة «تولوا» .

كان عداد المسافة في ذلك الوقت يشير إلى أن الطائرة على بعد ٦٣ ميلاً عن مطار كالي عندما أضاء القبطان مصابيح الطائرة الخارجية وإشارة ربط الخزام للمسافرين استعداداً للهبوط .

أدرك القبطان وهو ينزل تدريجياً أنه قد تأخر في الانحدار وخاصة عندما اقترب كثيراً من محطة تولوا إذ تبين له أن الطائرة مازالت على ارتفاع شاهق وينبغي أن ينزل بسرعة قبل أن يتجاوز نقطة الانحدار التدريجي المسموح به لكي يتمكن من الهبوط في المطار.

لكن القبطان أدرك أنه قد تأخر في النزول فامتدت يده اليمنى إلى ذراع « المكابح الهوائية» * لكي يزيد من معدل سرعة النزول للطائرة إلى ٥٠٠٠ قدم في الدقيقة الواحدة، وبينما هو كذلك إذ تجاوزت الطائرة فوق محطة تولوا فتكلم مساعد الطيار:

الطائرة الأمريكية ٩٦٥ فوق محطة تولوا .

عندها أجاب مدير حركة المرور :

الطائرة الأمريكية ٩٦٥ انزل إلى ٥٠٠٠ قدم وأخبرني عندما تكون على مسافة ٢١ ميلاً .

أجاب المساعد حسناً ستتصل بك عند الـ ٢١ ميل .

كان القبطان شديد التركيز على سرعة النزول لكي يصل إلى نقطة الانحدار التدريجي فأصدر أمره إلى المساعد .

- اطلب منه تصريحاً بالاتجاه مباشرة إلى النزول إلى نقطة الانحدار التدريجي «روزو» .

(*) وهي عبارة عن سطوح مستطيلة الشكل تمتد بشكل عمودي فوق سطح الجناح من أعلى لتشكيل جداراً طويلاً على طول الجناح من أوله إلى آخره ليقضي على قدرة الرفع في الجناح ويساعد الطائرة على النزول السريع .

فالتقط مساعد الطيار جهاز النداء وحصل على التصريح وهو الذهاب مباشرة إلى نقطة الانحدار التدريجي «روزو» .

في هذه الأثناء لم يدرك ولم ينتبه القبطان إلى أن الطائرة بدأت تميل إلى جهة اليسار شيئاً فشيئاً (وهذا بسبب أن الطيار الآلي لم يكن قد برمّج فيه خط الرحلة بعد تولوا . وعلى هذا فإنه حينما تجاوزت الطائرة محطة تولوا أراد أن يعود بها إليها مرة أخرى) وهي تهوي بسرعة ٢٥٠ ميل في الساعة وقد تجاوزت الـ ١٢ ألف قدم نازلة وهي تتجه إلى جبل ارتفاعه ١٣ ألف قدم .

وفجأة انتبه القبطان إلى التفاف الطائرة نحو اليسار بعد أن أكملت نصف دائرة تقريباً فأدارها بسرعة نحو اليمين فاستدارت الطائرة بعيدة عن الجبل الذي كان ارتفاعه ١٣ ألف قدم . ولكنه لم ينتبه بعد إلى معدل سرعة نزولها المخيفة .

كانت تلك الحركات المفاجئة غير مفهومة عند الكثير من أفراد طاقم الطائرة فضلاً عن المسافرين ذلك لأنهم انتبهوا إلى ميلان الطائرة يساراً ثم أحسوا بالميل يميناً ثم أحسوا بالاهتزاز المتواصل بسبب استعمال المكابح الهوائية .

بدأت الطائرة مضطربة الحركات وخاصة بعد انحرافها يميناً ثم يساراً الأمر الذي جعلها تبتعد عن مسارها المرسوم لها نحواً من ٨ أميال .

لك أن تتصور أيها القارئ في ذلك الليل الخالك السواد كيف استطاعت تلك الطائرة الهرب من ذلك الجبل الشاهق الارتفاع بعد

انحرافها إلى اليمين ولكنها لم تفلح بعد بالخلاص من جبل آخر كان ينتظرها وقد اشرأب برأسه من ارتفاع بلغ الـ ٩ آلاف قدم وهي تتجه إليه بسرعة هائلة وهي منقضة انقضا ض النسر ولكن لم يعلم أحد إلى الآن أن الجبل قد أصبح قد قاب قوسين أو أدنى منها، فأجهزة الرادار معطلة منذ عدة سنوات في (مطار كالي) فتعذر بذلك مراقبة الحركة الجوية في سماء كولومبيا من قبل موظفي المطار والأمر الآخر الذي أخذ يزيد الطين بلة كما يقال انحراف الطائرة عن مسارها المرسوم لها في منطقة عالية الجبال في ليل بهيم فأصبحت في بحر مداهم أسود يحيط بسابح ضل طريقه وانتشرت حوله مجموعة من أسماك القرش ينتظرون الفرصة السانحة للانقضاض عليه ليس بينه وبينها إلا مسافة قصيرة جداً جداً .

وفجأة صاح جهاز الإنذار في مقصورة القيادة :

(TERRAIN TERRAIN) بمعنى انتبه جبال جبال .

ثم لم يلبث القبطان أن سمع إنذاراً ثانياً :

(WHOP WHOP PULL UP WHOP WHOP PULL UP)

بمعنى انتبه ارتفع إلى الأعلى بسرعة

ثم تابعت الإنذارات متلاحقة . . .

فوجئ كل من القبطان ومساعداه بهذه الإنذارات المتلاحقة وصدّموا لأول وهلة من هول المفاجأة ولكن القبطان سرعان ما استجاب للنداءات المتلاحقة فدفع مقابض الدفع إلى الأمام ليزيد من قوة دفع الطائرة إلى الأعلى كما سحب مقود الطائرة إليه لكي

ترتفع الطائرة إلى الأعلى وتتوقف عن النزول السريع لكنَّ الإنذارات
مازالت متتابعة وتحذره بأعلى صوتها . . .

(WHOOOP WHOOOP PULL UP TERRAIN TERRAIN)

ارتفع إلى الأعلى بسرعة جبال جبال . . .

وفي تلك اللحظات العصبية توقفت الطائرة عن النزول بسرعتها
الهائلة على ارتفاع ٧ آلاف قدم تقريباً وبدأت بالصعود التدريجي
ولكن انعطافها الشديد نحو اليمين جعلها تتجه مباشرةً إلى جبل
ارتفاع قمته ٩ آلاف قدم . . .

وفجأة جاء إنذار آخر إلى القبطان اهتزت له الطائرة بجميع
أركانها ففزع مساعد الطيار من هول تلك المصيبة وضاح بالقبطان :

(STIK SHAKER ... PLAIN STALLS)

بمعنى . .

إن عمود القيادة يهتز بسبب انهيار الطائرة .

أي لقد وصلت الطائرة إلى مرحلة الانهيار وفقدت قدرتها على
الرفع والصعود إلى أعلى . . . (بسبب زيادة زاوية الصعود عن الحد
الأقصى) .

إنها مرحلة حرجة جداً جداً . . .

ولكن لماذا توقفت الطائرة عن الصعود ؟

لقد قلنا قبل قليل أن القبطان قد استعمل الكوابح الهوائية (AIR
SPEED BRAKES) للقضاء على قدرة الرفع في الأجنحة والنزول

بسرعة ولكن حينما غير القبطان رأيه وأراد الصعود مرةً أخرى ودفع مقابض الدفع إلى الأمام فإنه نسي المكابح الهوائية ممتدةً فوق الجناح الأمر الذي جعل الطائرة تفقد سرعتها بسبب تلك المكابح ومن ثم تفقد قدرتها على الرفع إلى أن وصلت إلى مرحلة زاوية الانهيار فانهارت الطائرة وهي تئن وتطلب الخلاص .

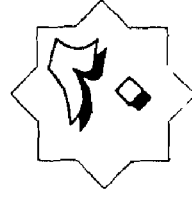
ولكن السبع ثوانٍ الأخيرة هي التي كانت الحد الفاصل والفرصة الوحيدة لنجاة الطائرة قبل اصطدامها بذلك الجبل الشاهق الارتفاع لكن الطائرة اصطدمت بقوة بعد ٧ ثوانٍ من بدء الإنذارات وتحطمت على سفح ذلك الجبل وتناثرت أشلائها في كل مكان محدثةً انفجاراً ودويّاً مرعباً هز له أجواء المدن المحيطة بذلك الجبل مخلقةً ناراً عظيمة شاهدها كثير من الناس في تلك الليلة الحالكة الظلام .

وقد انتابني العجب وأنا أتأمل الظروف التي تحيط ببعض الخلق عند موتهم وخاصة عندما أتذكر حديث المصطفى صلى الله عليه وآله وسلم الذي قال فيه : « إن الله إذا أراد قبض عبداً بأرض جعل له فيها حاجة » .

وحينما نعود إلى قصتنا تلك نجد أن الله سبحانه وتعالى جعل لكل هؤلاء المسافرين حاجةً في الأرض التي كانوا يقصدونها فقد كانوا ذاهبين لمناسبة الاحتفال بالعيد وكذلك طاقم الملاحين فإن المضيفين والمضيفات كانوا متعبين ولكن وجب عليهم أن يطيروا تلك الرحلة وأما القبطان فقد أبى الله سبحانه وتعالى عليه ألا

يموت على سفح الجبل بالرغم من تدمره وشجبه وندبه وتلك أقدار
الله التي لا يعلمها إلا هو سبحانه جلت قدرته .

هذا ولقد قدّر الله نجاة خمسةٍ من المسافرين فلقد ذهب إليهم
فرق الإنقاذ في تلك الليلة ولم يستطيعوا الحصول على أشلاء الركاب
إلا في اليوم التالي نهاراً حيث كانت المنطقة شديدة الوعورة وكثيرة
الأشجار وجبالها شديدة انحدار السفوح الأمر الذي جعل فرق
الإنقاذ تنزل بالهليكوبتر على الوادي ثم تواصل الصعود على سفوح
الجبال مشياً على الأقدام لمدة ثلاث ساعات كي يعثروا على خمسةٍ
فقط كان بهم رمق الحياة ، أربعة أشخاص وكلبٍ صغير .



بل كارثة أخرى

كابتن توماس

بانكوك - تايلند

تصدّر القبطان (توماس) ومساعدته (جوزيف) قيادة الطائرة ٧٦٧ من نوع بوينج التي كانت تحمل على متنها ٢٢٣ راكباً، وهي تشقّ عباب السماء بصوتها الرعدي وقد رفعت عجلاتها وضمت أجنحتها الخلفية لزيادة السرعة وهي تودع مطار بانكوك في تايلاند متجهة إلى أوروبا .

بدا شكل الطائرة مألوفاً وهي تبتعد عن مطار بانكوك الذي يزدحم بالآلاف من المسافرين والمودعين وكما نُسيِت طائراتٌ قبلها ذهبت مُودَّعةً إلى بلادها فكذلك أيضاً كان لهذه الطائرة نصيبها من النسيان ، وخصوصاً عندما تكون على شكل نقطةٍ ضوئية على شاشة الرادار الأرضي في مطار بانكوك إلى المراقب الجوي في بورما

ليتابعها في حركتها على شاشة الرادار الخضراء إلى أن تنتقل تلك النقطة إلى شاشة المراقب الجوي لـ بنجلادش ثم الهند ثم باكستان ، وهكذا حين وصولها مطار فيينا بلدها الأم حيث هي نقطة نهاية الرحلة .

كان الاتصال مستمراً بين مساعد الطيار (جوزيف) ومراقب حركة الجو في تايلاند الذي كان يراقب النقطة البيضاء وهي تسير على زجاج الشاشة العاكس وبجانبتها معلومات تدل على رقم رحلتها وسرعتها وارتفاعها ، مع نقاط وأرقام أخرى تخالفها في الاتجاه أو معها ، ومن لم يكن له خبرة في قراءة تلك المعلومات على الشاشة التي ملئت بالخطوط والأرقام والنقاط المتحركة فإنه قطعاً سيدهش لطبيعة عمل المراقبين الجويين الذين لهم الفضل بعد الله سبحانه وتعالى في حفظ سلامة الطائرات في سماء الله الواسعة .

كانت نقطة طائرتنا الضوئية تسير مبتعدة عن مركز شاشة الرادار الذي هو المطار وشبكة الازدحام ، حتى إذا ما وصلت قرابة الـ ١٠٠ ميل اختفت تلك النقطة عن الشاشة فجأة وكذلك أرقامها ! .



القبطان الأمريكي (توماس) ذو خبرة فقد قضى سنوات عديدة في الطائرات النفاثة التي كان يعمل عليها في شركة الـ «إيستر» الأمريكية، وهو صاحب قصتنا هذه، ويصحبه في هذه الرحلة مساعده الألمانى الجنسية (جوزيف) في طائرتهم التابعة لشركة (لودار) النمساوية التي كانت تطير من هونج كونج إلى فيينا مروراً بمطار بانكوك الذي يُعَدُّ أحد مطارات العالم الكثيرة الحركة .

والخبرة في عالم تشغيل الآلات أو إدارة المصانع والشركات تعد من العُمَلات النادرة التي يحرص كثير من الرؤساء على الحصول عليها حتى لو أدى ذلك إلى دفع مرتب عالٍ لصاحبها . وكما يقال في عرف الإداريين وكبار السن : أنت تستطيع أن تُعلِّمَ كل شيء إلا الخبرة ، فإنها تُكتسب مع الأيام وطول العمر والزمان . ونحن بخمد الله قد عُلِّمنا احترام كبار السن وذوي الخبرة ، فقد قال المصطفى ﷺ : « ليس منا من لم يرحم صغيرنا ولم يوقر كبيرنا ويعطي لعالمنا حقه » .

خبرة القبطان (توماس) خلال العشرين عاماً التي قضاها ينتقل من طائرة إلى طائرة حتى صار اللون الأبيض يغطي أكثر شعره إن لم يكن أكثر شعره ، هذه الخبرة لم تسعفه في محتته التي سنقرؤها في السطور القادمة إن شاء الله .

ونعود مرةً أخرى إلى مركز المراقبة الجوية لنقول : إن النقطة الضوئية مع أرقام لها كانت تتحرك على شاشة خضراء ثم اختفت من أمام عيني المراقب الجوي الذي كان جالساً على كرسيه المتحرك

الذي يسهل له الوصول إلى الأضرار والمفاتيح التي تنتشر أمامه بنظامٍ دقيق مدروس ، تلك النقطة وعشرات النقاط حولها تسير في اتجاهات معينة ضمن مسارات مرسومة ، تلك النقطة المضيئة وحركتها تعني استمرار الحياة والحركة لها ، كما أن اختفاءها من الشاشة يعني إحدى ثلاثة أشياء ، إما عطل في جهاز بث الطائرة المرسل ، أو عطل في جهاز رادار المراقب الجوي الأرضي المستقبل ، أو تحطم تلك الطائرة .

ونحن جميعاً نُفضِّل الاحتمالين الأولين ونستبعد الاحتمال الثالث قدر الإمكان إلا إذا أكدّه أكثر من خبر .

ولكن النقطة الضوئية قد اختفت فعلاً ، عندها بدأت الوسواس تتاب ذلك المراقب الجوي وقد اكفهرَّ وجهه ، وانقبض صدره ، وكان توقف نبض الحياة في الشاشة يوشك أن يخبره بخبرٍ مؤلم .

ويأتي الخبرُ بعد دقائق معدودة من اختفاء تلك النقطة الضوئية ليؤكد الاحتمال الثالث فينزل ذلك الخبر على رأس كل المراقبين الجويين كالصاعقة ويحول مكتب المراقبة الجوية إلى مكان ساكن كسكون الرموش إلا من استدعاءات من طائرات أخرى ، وقد علت قسّمات وجوههم علامات التأسف والتأثر ، كما أخذ بعضهم يهز رأسه وهو يطرق إلى الأرض ، كما أخذ بعضهم يهمهم بينه وبين نفسه : كارثة . . . إنها كارثة .

على صوّت ارتطام بالأرض كبير أعقبه انفجار خزانات وقود انتبه الناس في القرى المنتشرة في شمال ولاية (تايلند) بين الغابات الكثيفة

الأشجار والتي أعاقَتْ كُلَّ حُرِيَّةِ حَرَكَةِ النَّاسِ وطَرَقَهُمُ الصَّنَاعِيَّةُ
الَّتِي يَشْقُونَهَا بِكُلِّ جَهْدٍ جَهِيدٍ إِلَّا مِنْ الْجُدَاوِلِ وَالْأَنْهَارِ الَّتِي تَشَقُّ
طَرِيقَهَا فِيهَا فِي كُلِّ مَكَانٍ وَكُلِّ اتِّجَاهٍ غَيْرِ عَابِثَةٍ بِتَمَاسِكِ أَشْجَارِ
الْغَابَةِ الْقَوِيَّ أَمَامَ زَحْفِ حَضَارَةِ إِنْسَانِ الْقَرْنِ الْعِشْرِينَ وَأَسْنَانِ
مَنْشَارِهِ الْكَهْرَبِيِّ .

انْتَبَهَ النَّاسُ وَتَوَافَدُوا جِهَةَ الصَّوْتِ الَّذِي دَهَمَ عَلَيْهِ دَخَانُ نَارِ
عَظِيمَةٍ اشْتَعَلَتْ فِي أَشْجَارِ الْغَابَةِ الْمَجَاوِرَةِ كَمَا جَاءَتْ سِيَّارَاتُ
الْإِسْعَافِ وَالْمَطَافِي وَدَبَّتْ حَرَكَةُ النَّاسِ إِلَيْهَا مِنْ كُلِّ جِنْسٍ وَنَوْعٍ ،
فَلَقَدْ جَاءَ الصَّحَفِيُّونَ وَالْمَحَلِّلُونَ وَالشَّرَطَةُ وَالْأَطْبَاءُ وَالْمَرْضُوضُونَ وَحَتَّى
فَلَاحُوا مَزَارِعَ الرِّزِّ الْمُنْتَشِرَةِ هُنَاكَ الَّتِي تَشْتَهَرُ وَلَايَةِ تَايْلَنْدِ بِهَا .

أَقْبَلَ النَّاسُ زُرَافَاتٍ وَوَحْدَاناً فَتَصَدَّتْ لَهُمُ الْغَابَاتُ الْكَثِيفَةُ أَوَّلًا
فَتَرَجَعَ بَعْضُهُمْ . فَمَضَى الَّذِينَ يَعْنِيهِمُ الْأَمْرُ أَكْثَرَ فَأَعَاقَتْهُمْ النَّيْرَانُ
وَالدَّخَانُ فَتَرَجَعَ بَعْضُهُمْ وَمَضَى رِجَالُ الْمَطَافِي يَشْقُونَ طَرِيقَهُمْ مَعَ
شَرَطَةِ الْغَابَاتِ لِيَدْخُلُوا مَعَ النَّيْرَانِ الْمَشْتَعِلَةِ فِي حَرْبٍ حَامِيَةٍ
الْوُطَيْسِ .

وَلَمَّا عَلِمَ النَّاسُ سَبَبَ النَّارِ وَالْانْفِجَارِ أَزْدَادُوا حِمَاساً وَتَأَثَّرُوا إِلَى
دَرَجَةٍ أَنَّهُمْ قَضَوْا أَغْلَبَ ذَلِكَ الْيَوْمِ فِي الْغَابَةِ إِلَى سَاعَةٍ مُتَأَخِّرَةٍ فِي
اللَّيْلِ .

وَفِي الْيَوْمِ التَّالِيِ تَصَدَّرَ خَبَرُ سَقُوطِ تِلْكَ الطَّائِرَةِ أَغْلَبَ الصَّحَفِ
الْمَحَلِّيَّةِ وَالْعَالَمِيَّةِ بِالإِضَافَةِ إِلَى أَجْهَزَةِ بَثِّ الرَّادِيُو وَالتَّلْفَازِ الَّتِي كَانَتْ
تَتَابَعُ ذَلِكَ الْخَبَرَ بِالصَّوْتِ وَالصُّورَةِ الْحَيَّةِ ، الْأَمْرَ الَّذِي جَعَلَ سَحَبَ

الحزن تدخل بيوتاً كثيرة في المدن النمساوية فيعلن أهلها الحداد على ذويهم القتلى .

كانت الشركة النمساوية بمن فيها من موظفين أشد تأثراً بذلك الحادث حيث أرسلت فريقاً متخصصاً في السلامة الجوية وقوانينها ولجنة تحقيق في الحادث كما أبرقت وأرسلت وفوداً لعزاء ذوي القتلى في الحادث .

وقد نشرت (مجلة النقل الجوي)* الأمريكية مقالاً بخصوص ذلك الحادث تضمّن تسجيلاً فنياً لآخر عشر دقائق لحياة الطائرة قبل ارتطامها بالأرض ، تضمّن كذلك الحوار الذي كان يدور بين القبطان ومساعدته في آخر عشر دقائق قبل ارتطام طائرتهما بالأرض .

كما واجه محققو السلامة الجوية النمساوية صعوبة شديدة في العثور على أجزاء الطائرة المتناثرة في الغابات الكثيفة حيث وُجد ذيلُ الطائرة مفصلاً عن جسمها لقوة الاصطدام بالأرض ، كما وجد محركا الطائرة بالقرب من بعضهما ولكن على مسافة ليست ببعيدة من مكان الذيل . كما أن رداءة الجو الضبابي بسبب كثرة الأنهار والغابات زادت من صعوبة الحصول على أجزاء الطائرة الأخرى المتناثرة . كما أن الصندوق الأسود الذي يعد ضالتهم المنشودة قد وجد محطماً ومحترقاً؛ بسبب اشتعال النار بالطائرة ، ولكن عند مراجعة شريط التسجيل في غرفة القيادة أمكنهم بعض

* مجلة (Air Transport) .

الشيء من تحديد الخطوط الأساسية حول الحادث دون أن يشيروا إلى السبب الفعلي ، مما جعل قضية تلك الحادثة تُرفع على أن العطل كان ميكانيكياً في إحدى محركات الطائرة الذي انفتح فيه باب عكس الدفع فجأة الذي أخل بتوازن الطائرة وهي صاعدة فانقلبت على رأسها وسقطت . ثم جاء التقرير ملخصاً في عدة نقاط هي :

- ١ - الطائرة كانت من نوع بوينج ٧٦٧ ذات محركين .
- ٢ - محركاها من نوع (برات أندويتني) الأمريكي الصنع .
- ٣ - الطائرة كان لها ٥٩ رحلة فقط .
- ٤ - سقطت الطائرة بسبب انفتاح باب عكس الدفع في أحد المحركين .
- ٥ - لم يستطع خبراء السلامة الجوية أن يجمعوا كل عناصر البحث الأساسية بسبب رداءة الجو .
- ٦ - لم يكشف البحث عن سوء أو تخريب في الصيانة الفنية .
- ٧ - المعلومات لم تكتمل بسبب تلف جهاز تسجيل الصندوق الأسود .
- ٨ - رفعت القضية على أساس أن السبب هو عطل فني في باب عاكس الدفع في المحرك النفاث .

* * *

أما شريط المحادثة الذي كان يدور بين القبطان ومساعدته في آخر عشر دقائق فجاء كالآتي (١):

| الوقت | المتحدث | الحديث |
|--------------------|-----------|--|
| ثانية دقيقة الساعة | | |
| ٢٤ : ١٠ : ١٠ | القبطان : | إشارة الإنذار (٢) مامازالت مستمرة . |
| ٣٠ : ٢٢ : ١٠ | القبطان : | ماذا يقول الكتاب (٣) عن إشارة التحذير تلك ؟ |
| ٠٠ : ٢٤ : ١٠ | المساعد : | كتاب تعليمات (علاج خلل) الطائرة يقول : لقد تعطلت الأجهزة المساعدة للمحرك ، توقع انعكاس الدفع في الجو وتوقع رجوع الدفع طبيعياً بعد النزول على الأرض . |
| ٠٠ : ٢٤ : ١٠ | القبطان : | فقط . . . أ . . . دعنا نر . . . حسناً (٤) . . . |

-
- (١) مترجم بتصرف لكي يفهمه القارئ مع المحافظة على روح النص قدر الإمكان .
(٢) يشير القبطان إلى إشارة تحذير ضوئية تحذر من احتمال فتح الباب العاكس في إحدى المحركين فيعكس الدفع بدلاً من الأمام فيكون إلى الخلف مخالفاً المحرك الذي في الجناح الآخر الذي يدفع الطائرة إلى الأمام الأمر الذي يخل بتوازن الطائرة فيقلبها .
(٣) القبطان يسأل مساعد الطيار عن كيفية معالجة تلك الإشارة في حالة حصولها حقيقةً من الكتاب الخاص بصيانة الطائرة الذي في حقيبة كل طيار يحمله معه دائماً .
(٤) هنا بدأت الطائرة تتأرجح .

الوقت المتحدث الحديث

ثانية دقيقة الساعة

| | | | |
|---|-----------|--------------|--|
| بالاستعداد لنا ؟ | | | |
| ماذا؟ | القبطان : | ٢٢ : ٢٥ : ١٠ | |
| هل أطلب من فنيي الصيانة الأرضية المساعدة بعد النزول | المساعد : | ٢٣ : ٢٥ : ١٠ | |
| آ . . . تستطيع إخبارهم عن مشكلتنا . . . فقط | القبطان : | ٢٦ : ٢٥ : ١٠ | |
| لا . . . آ . . . | | | |
| هي (١) من الممكن . . . آ . . . | | | |
| و . . . شيء من | | | |
| الرطوبة (٢) سبب للمشكلة | | | |
| و . . . إن إشارة التحذير تضيء وتختبئ . | | | |
| نعم (موافقاً) . | المساعد : | ٣٩ : ٢٥ : ١٠ | |
| ولكن . . . آ . . . هي ليست فقط هي . . . | القبطان : | ٤٠ : ٢٥ : ١٠ | |
| ليست إشارة إنذار فقط | | | |
| آ . . . (٣) | المساعد : | ٠٣ : ٢٦ : ١٠ | |
| أظنك بحاجة إلى زيادة | | | |
| زاوية الزعنفة إلى اليسار | | | |
| لضبط التوازن (٤) . | | | |

(١) يقصد الإشارة الضوئية .

(٢) يقصد القبطان قد تكون الرطوبة سبباً في إعطاء إشارة ضوئية ولكن غير صحيحة .

(٣) هنا أخذ القبطان يدرك أن المشكلة بدأت تأخذ طابعها الجاد لأن توازنها بدأ يختل .

(٤) بدأ المساعد هنا يدرك أن مرحلة الخطر قريبة الحدوث .

الوقت المتحدث الحديث

ثانية دقيقة الساعة

٠٦ : ٢٦ : ١٠ القبطان : ماذا؟ (١)

٠٨ : ٢٦ : ١٠ المساعد : (بصوت عالٍ) الطائرة
بحاجة إلى زيادة زاوية
الزعنفة إلى اليسار لضبط
التوازن .

٤٠ : ٢٥ : ١٠ القبطان : حسناً . . . حسناً .

٥٠ : ٢٦ : ١٠ المساعد : (يعد أرقاماً بالألمانية ثم
توقف) .

وبعد ثلاث دقائق تقريباً

٣٧ : ٣٠ : ١٠ المساعد : يصرخ آه . . . لقد انفتح
باب المحرك العاكس
للدفع . . .

٣٩ : ٣٠ : ١٠ : صوت صفق هواء شديد

عندما صفق الهواء بشدة اختل توازن الطائرة بسبب فتح باب
الدفع العاكس فانكفأت على رأسها ولم يتمكن القبطان من
السيطرة عليها لأنه ما كان يتوقع أن يتفاقم الأمر إلى تلك الدرجة ،
عندها صرخ القبطان يائساً مستغيثاً -- يا ليت ما صرخ -- : يا عيسى
المسيح . . .

(١) القبطان هنا يبذل مجهوداً كبيراً في ضبط توازن الطائرة لذا فإنه لم يركز على سماع
كلام مساعد الطيار .

الوقت المتحدث الحديث

ثانية دقيقة الساعة

٤١ : ٣٠ : ١٠ القبطان : يا عيسى المسيح . . .
٤٤ : ٣٠ : ١٠ صوت تحذير وإنذار من
الاقتراب إلى الأرض بسرعة : إلى الدقيقة (٥٨ : ٣٠ : ١٠) عندها
قال القبطان آخر كلمة له في الدنيا :

٥٨ : ٣٠ : ١٠ القبطان : اللعنة . . .
٠٥ : ٣١ : ١٠ المساعد : (صوت ارتطام بالأرض)
٠٦ : ٣١ : ١٠ (انتهى التسجيل)

* * * *

(١) في هذه اللحظات كانت الطائرة تنجى إلى الأرض بسرعة مخيفة فاقدة توازنها نحو الغابات التي تحيط بمزارع الأرز الواسعة فأشعل ذلك إشارات ضوئية أخرى في غرفة القيادة وأصوات تحذير من الاقتراب إلى الأرض بالسرعة الهائلة . . .

نعم . بل إنها كارثة أخرى أن يموت الإنسان كافراً .

بل هي كارثة عندما يموت الإنسان مشركاً .

بل هي كارثة عندما يموت الإنسان عاصياً لله ورسوله . بل هي

كارثة عندما يموت الإنسان وهو مبغض لهذا الدين .

بل هي كارثة عندما يموت الإنسان وهو مستهزئ ومبغض

لأهل هذا الدين . بل هي كارثة عندما يموت الإنسان وهو محب

لأعداء هذا الدين .

بل هي كارثة أن يموت الإنسان وهو لا يعرف من أمور هذا

الدين غير تقليد الصلاة والزكاة والصوم والحج ، أما الشهاداتتان

فيقولهما قولاً ولا يعمل بمقتضاها وشروطها .

بل إن أم الكوارث هي العمل بما يناقض الشهاداتتين ولا يكون

هناك أدنى عمل للتوبة والاستغفار .

إن الاستغاثة بغير الله (كالأنبياء والصالحين) شرك أكبر يخرج

صاحبه من ملة الإسلام لأنه طلب من المخلوق ما لا يقدر عليه إلا

الخالق جل وعلا ، ودليل ذلك قول الله تعالى :

﴿اتخذوا أحبارهم ورهبانهم أرباباً من دون الله والمسيح ابن مريم

وما أمروا إلا ليعبدوا إلهاً واحداً لا إله إلا هو سبحانه عما يشركون﴾

التوبة ٣١ .

وقول القبطان : يا عيسى المسيح ؛ هي شرك ، شرك مخالف

للتوحيد لأنه لو وَّحد الله لأفرده بالدعاء والاستغاثة . وهذا

القبطان قد اتخذ عيسى - عليه السلام - ربّاً كما قال تعالى :

﴿اتخذوا أحبارهم ورهبانهم أرباباً من دون الله﴾ .

فهم يستغيثون بهم زاعمين أن ذلك من كمال محبتهم لهم وهذا شرك آخر وقعوا فيه وهو شرك المحبة كما قال تعالى :

﴿ومن الناس من يتخذ من دون الله أنداداً يحبونهم كحب الله﴾

البقرة ١٩٥ .

والمحبة كما فصلها الإمام ابن القيم - رحمه الله تعالى - تنقسم إلى أربعة :

١ - محبة الله . . . وهذه لا تكفي وحدها للنجاة من عذاب الله والفوز بثوابه ؛ فإن المشركين وعباد الصليب واليهود وغيرهم يحبون الله .

٢ - محبة ما يحب الله . . . وهذه هي التي تدخل في الإسلام وتخرج من الكفر .

٣ - الحب لله وفيه . . . وهي من لوازم محبة ما يحب ، ولا تستقيم محبة ما يحب إلا فيه وله .

٤ - المحبة مع الله . . . وهي المحبة الشريكية ، وكل من أحب شيئاً مع الله لا له ولا من أجله ولا فيه فقد اتخذ نداءً من دون الله وهذه محبة المشركين .

إن أهم قضية في حياة الإنسان هي الاعتقاد بوحداية الله تبارك وتعالى وإفراده بألوهيته وربوبيته وأسمائه وصفاته ، بل إن أهم الأسئلة التي أول ما يُسأل الإنسان عنها بعدما يغادر هذه الدنيا إلى دنيا البرزخ هو: من ربك؟

وما انقسم الناس إلى أصحاب اليمين وأصحاب الشمال إلا لاختلافهم في تحقيق معنى التوحيد .

وقد أرسل الله تبارك وتعالى رسله إلى خلقه ليدلهم على طريق الثبات على أساس التوحيد الذي هو الغاية الأسمى للجن والإنس كما قال تعالى :

﴿وما خلقت الجن والإنس إلا ليعبدون﴾ . ومعنى يعبدون أي :
يوحدون .

وقد أنزل الله تبارك وتعالى وحيه على رسوله محمد ﷺ ليخبره أن هذا الدين هو الذي أنزل على نوح وإبراهيم وموسى وعيسى عليهم أفضل الصلاة والسلام ليؤكد مسألة الوحدانية لله تبارك وتعالى في الحكم والطاعة المطلقة ، وهذا يعني إفراده بالعبادة وحده لا شريك له بالرغم من اختلاف بعض الشرائع بالنسبة للرسل صلوات الله وسلامه عليهم أجمعين كما قال تعالى :

﴿شرع لكم من الدين ما وصى به نوحاً والذي أوحينا إليك وما وصينا به إبراهيم وموسى وعيسى أن أقيموا الدين ولا تتفرقوا فيه﴾
الشورى ١٢ .

وأصول الاعتقاد عند أهل السنة والجماعة تنبع من القرآن الكريم والسنة النبوية المطهرة على فهم السلف الصالح رضوان الله عليهم أجمعين ، كما أن الانحراف في فهم الكتاب والسنة في قضايا توحيد الله عز وجل تؤدي إلى التعطيل والإلحاد والتمثيل والتحريف والتكليف والتأويل لقضاياه .

وكلامنا هذا لم يخرج عن حديث المصطفى ﷺ الذي قال
«افترقت اليهود إلى إحدى وسبعين فرقة وافترقت النصارى إلى ثنتين
وسبعين فرقة، وستفترق هذه الأمة - أي أمة محمد ﷺ - إلى ثلاث
وسبعين فرقة، كلها في النار إلا واحدة». قال الصحابة رضوان الله
عليهم أجمعين: ومن هم يا رسول الله؟

فقال: «هي ما أنا عليه وأصحابي». (حديث رواه البخاري).
ونواقض التوحيد جُمعت في عشر نقاط:

- ١ - الشرك بالله.

- ٢ - اتخاذ الوسائط بينه وبين الله سبحانه وتعالى.

- ٣ - من لم يُكفر المشركين أو شك في كفرهم.

- ٤ - من اعتقد أن هدي غير النبي ﷺ أكمل من هديه.

- ٥ - من أبغض شيئاً مما جاء به النبي محمد ﷺ.

- ٦ - من استهزأ بشيء جاء به النبي محمد ﷺ.

- ٧ - السحر.

- ٨ - مظاهرة المشركين ومعاونتهم على المسلمين.

- ٩ - اعتقاد أن بعض الناس يسعه الخروج عن الشريعة.

- ١٠ - الإعراض عن تعلم دين الله.

وهذه النواقض العشر للإسلام التي تُخرج مُعتقدها من مِلَّة

الإسلام لم تُخرج عن حديث المصطفى ﷺ الذي رواه البخاري عن

أبي هريرة رضي الله عنه قال: قال رسول الله ﷺ: «كل الناس

يدخل الجنة إلا من أبى» قالوا: يا رسول الله، وكيف أبى؟ قال:

من أطاعني دخل الجنة ومن عصاني فقد أبى» .
فهذا يعني أن طاعة الرسول ﷺ هي فعل ما أمر به واجتناب ما
نهى عنه ، والتسليم لما جاء به ، والرضا بحكمه وترك الاعتراض على
شرعه أو التعقب والانتقاد لحكمه . كما قال تعالى :
﴿من يطع الرسول فقد أطاع الله ومن تولى فما أرسلناك عليهم
حفيظاً﴾ . النساء ٨٠ .

والله تبارك وتعالى هو الحكم وإليه المصير الذي يجمع الخلق يوم
القيامة للفصل بينهم ويحاكمهم إلى الكتاب الذي أرسله إليهم مع
رسوله ، كما قال تعالى :

﴿وترى كل أمة جاثية كل أمة تدعى إلى كتابها اليوم تجزون ما
كنتم تعملون ﴾ * هذا كتابنا ينطق عليكم بالحق إنا كنا نستنسخ ما
كنتم تعملون ﴾ الجاثية ٢٩ .

والله نسأل أن يرينا الحق حقاً ويرزقنا اتباعه ويرينا الباطل باطلاً
ويرزقنا اجتنابه . والحمد لله رب العالمين .



محاولةٌ يائسة

كابتن خالد الشبيلي

ابها - السعودية

سفوح الجبال السندسية تنادي المصطافين إلى زيارتها
والتمتع بجمال خضرتها الخلابة، وأطراف المصاطب
الخضراء ترسم على سفوح تلك الجبال خطوطاً متدرجةً
صفراء دقيقة ومتوازية أشبه ما تكون بخيوط ذهب حيكت
بيدٍ متقنةٍ من ثوبٍ أخضرٍ جميل .

إنها أبها التي تنادي بأصوات جداولها العذبة وهي تنساب
من بين شقوق الجبال وتجري على صخورها الصلدة لتشدو
بأناشيد الطبيعة الحلوة لتشاطر العصافير والبلابل أنغام أنفاس
الحياة الباكرة عندما تشرق شمس كل يوم جديد، وما أسعد
تلك الأزهار والأشجار التي تزهر بألوانها وثمارها اليانعة
تريد أن تميز كي تبرز نفسها في لوحة الطبيعة تلك فترسل
روائعها وأوراقها بعد حفيف عذبٍ تلذ له الأسماع إلى تلك
الجداول المنسابة فيحملها رسائلٌ كثيرة الألوان فتوقع كل
متأمل بالجمال في حبها فما يفتأ إلا وهو يستجيب لتلك
الرسائل دون ترددٍ ولا وجلٍ يشين .

تلك أبها . . فهلُمَّ إلى أبها .

في غرفة القيادة لطائرة بوينج ٧٣٧ كان الحوار التالي :

المساعد : مفاتيح مضخات الوقود؟

القبطان : مفتوحة وجاهزة .

المساعد : مفاتيح كهرباء؟

القبطان : مفتوحة .

المساعد : أجهزة الملاحة الجوية؟

القبطان : مبرمجة وتم فحصها .

ويمضي مساعد الطيار في قراءته لقائمة فحص العدادات الطويلة على القبطان وهو يجيب عليها ويفحصها مفتاحاً مفتاحاً وجهازاً جهازاً ومؤشراً ومؤشراً حتى إذا ما انتهت قائمة الفحص المبدئي لتجهيز أجهزة غرفة القيادة للعمل (Cockpit Preperation Chick List) .

تناول القبطان (خالد) أوراق توزيع الحمولة (Load Sheet) وتفحصها وراجع أرقامها مع المساعد الذي كان يطابق تلك الأرقام مع قائمة أرقام الحمولة لمطار جدة للمدرج (٣٣) حيث جمع أرقام ١ - وزن الطائرة ٧٣٧ =

٢ - وزن الوقود اللازم =

٣ - وزن المسافرين مع أمتعتهم =

٤ - وزن البضاعة المشحونة =

ليحصل على الوزن الكلي عند الإقلاع =

قارن المساعد الوزن الكلي مع الوزن الأقصى الذي يتحمله المدرج ٣٣ تحت درجة الحرارة في ذلك الوقت وسرعة الرياح ومقدار الضغط الجوي فوجد أنها مناسبة ، عندها استطاع أن يضع أرقام مقدار قوة دفع المحركين النفاثين وسرعة الإقلاع وسرعة الإنطلاق الأولى إلى غير ذلك من الأرقام على بطاقة معلومات الإقلاع (T.O. DATA CARD) .

وعندما فرغ المساعد من إعداد تلك المعلومات قدم تلك البطاقة إلى القبطان (خالد) الذي تناولها ليلقي عليها نظرة فاحصة سريعة يراجع أرقامها ، عندها قال القبطان :

سوف نستخدم القدرة القصوى للمحركين في الدفع للإقلاع من مطار جده كي نتأكد من كفاءتها عندما نريد استخدامها في الإقلاع من مطار أبها لاحقاً .

أجاب المساعد بالموافقة وهو يهز رأسه ماداً أصابعه إلى مفاتيح مؤشرات قياس سرعة دوران المحركين كي يضع الأرقام التي حصل عليها في حساباته قبل قليل والسرعة المناسبة للإقلاع التي يجب اتباعها .

في هذه الأثناء كان القبطان خالد يناول أوراق الحمولة للموظف الذي كان يقف عند باب غرفة القيادة وهو يقول : نحن جاهزون للتشغيل .

أجاب الموظف المسؤول عن الحمولة وهو يتناول الأوراق :

ونحن كذلك ، رافقتكم السلامة .

وبعد دقائق معدودة كانت الطائرة تقفل أبوابها في الوقت الذي كان القبطان يربط أحزمة كرسیه من على كتفيه وهو يقول لمساعدته : حسناً سأطير بالطائرة إلى مطار أبها ثم تطير أنت بها في العودة من هناك .

أجاب المساعد ممتناً وهو يبتسم :
شكراً لك يا قبطان .

قال القبطان : اطلب لنا تصريحاً بالتشغيل .
أجاب المساعد على الفور مخاطباً برج المراقبة :
سعودية رقم (. . . .) تطلب تصريحاً بالتشغيل إلى أبها .
أجاب برج مراقبة المطار :
سعودية رقم (. . . .) مسموح لها بالتشغيل .
قال القبطان :

اقرأ على قائمة فحص مفاتيح ما قبل التشغيل .
قرأ المساعد قائمة ما قبل التشغيل ثم شغل المحركان ثم سارت الطائرة على الأرض بعد ما أشار إليها موظف الصيانة الأرضي بالمسير .

في هذه الفترة كان بعض الركاب منشغلون بالأحداث مع بعضهم لكن أغلبهم كان يغلب عليه الصمت وكان جو الطائرة وصوتها وحركتها تفرض عليهم شيئاً من الرهبة والاحترام إذ ترى بعضهم يتلفت يميناً وشمالاً وكأنه قد ركبها لأول مرة وبعضهم ينظر من خلال النافذة التي جلس بجوارها وبعضهم قد أقفلها خفيةً محاولاً إخفاء توتره الذي يزيد برؤية المناظر من الأماكن الشاهقة العلو .

فجأة شق الهدوء الذي خيم على مقصورة الركاب صوت مساعد الطيار وهو يعطي تعليماته إلى الركاب والملاحين من المضيفين بالاستعداد الأخير لإقلاع الطائرة .

Flight Attendants please be seated for T.O.

(ملاحي ركاب المقصورة نرجو منكم الجلوس للإقلاع)

قال القبطان لمساعدته بعد أن أخذ تصريحاً بإقلاع الطائرة :

اقرأ علي قائمة فحص مفاتيح ما قبل الإقلاع .

عندها أخذ المساعد يقرأ تلك القائمة على القبطان إلى أن

قال المساعد : قائمة ما قبل الإقلاع اكتمل قراءتها .

عندها دفع القبطان خالد مقابض الدفع إلى الأمام وعيناه

قد حدقتا في أجهزة سرعة دوران المحركين وكمية سريان

الوقود لها وحرارة العادم التي وصلت ٥٠٠ درجة مئوية

تقريباً وقد ارتفع صوت المحركين مرعداً ومزمجراً فهز ذلك

الصوت أرجاء المطار الذي اعتاد عليها سنوات عديدة

فأصبحت صورة تلك الطائرة وهي تنطلق بسرعتها على المدرج شيئاً مألوفاً لكل موظف في مطار تلك الساحة المترامية الأطراف .

كانت الساعة في هذه الأثناء تشير إلى الواحدة ظهراً في فصل الربيع حيث كانت الأجواء الباردة تزحف مبتعدةً عن حرارة الشمس التي بدأت تنوي الاقتراب من مدار السرطان حيث تبدأ موجات الهواء الدافئ تتجه من الغرب والجنوب الغربي من سواحل أفريقية الشرقية لتحمل معها آلاف الأطنان من بخار الماء الذي يصعد إلى طبقات الجو العليا من البحر الأحمر فيتزاحم ذلك البخار وهو يسير فوق سهول تهامة الممتدة من شمال الجزيرة العربية إلى جنوبها فيصطدم بجبالها العالية فيرتفع إلى الأعلى حيث تزداد برودته فيتكثف وتتكون من جراء ذلك الغيوم الكثيفة العالية التي تمتد من ١٠ آلاف قدم إلى ٣٣ ألف قدم .

تلك الجموع الغفيرة من سلاسل الغيوم كانت قد بدأت تزحف إلى مطار أبها في تلك الأثناء وقد أُنذرت بقرب هطول أمطار غزيرة عليها بدءاً من منطقة السوددة^(١) .

بدأت تلك الغيوم قطعاً صغيرة متناثرة في بداية الأمر ثم أخذت هذه القزعات الصغيرة تتدافع فيما بينها وتتألف

(١) السوددة منطقة جميلة المناظر كثيفة الأشجار تقع إلى الغرب من مدينة أبها على مسافة ٢٠ كيلو متراً تقريباً وسميت بذلك الاسم لغلبة السواد عليها لكثرة أشجارها .

لتتجمع فتشكل غيوماً كبيرة أخذت في الاستطالة إلى أعلى فازدادت بياضاً وجمالاً حتى إذا ما شاء الله لها أن تصل إلى ارتفاع طبقات الجو العليا حيث تيارات الهواء القوي تفلطحت من أعلاها بشكل السندان .

ما أجملها من تأملات وخاصةً عندما نرى ذلك التصوير في سياق آيات قرآنية جاءت في سورة النور آية (٤٣) قال تعالى : ﴿ أَلَمْ تَرَ أَنَّ اللَّهَ يَرْزُقِ سَحَابًا ثُمَّ يُؤَلِّفُ بَيْنَهُ ثُمَّ يَجْعَلُهُ رُكَامًا فَتَرَى الْوَدْقَ يَخْرُجُ مِنْ خَلَالِهِ وَيُنَزِّلُ مِنَ السَّمَاءِ مِنْ جِبَالٍ فِيهَا مِنْ بَرَدٍ فَيُصِيبُ بِهِ مَنْ يَشَاءُ وَيَصْرِفُهُ عَنِ مَنْ يَشَاءُ يَكَادُ سَنَا بَرْقُهُ يَذْهَبُ بِالْأَبْصَارِ ﴾ .

في هذه الأثناء كان القبطان خالد ومساعدته يتناولان الشاي وقد استند كل إلى مقعده وهو يراقب عدادات الطائرة بين آونة وأخرى وهما يتجاذبان أطراف الحديث بينما كانت الطائرة تشق طريقها سابحة في ذلك الفضاء الواسع الجميل تحملها قدرة الله تبارك وتعالى لتحمل على متنها ما يقارب مائة إنسان .

مضت الطائرة في طريقها المألوف فوق ساحل البحر الأحمر جنوباً محاذيةً له حتى إذا ما وصلت فوق ميناء القنفذة أدار القبطان مقودها إلى اليسار قليلاً فاستدارت طائفة نحو الشرق بينما كان مساعدته يتلقى تصريحاً من مركز الرادار المراقب للمنطقة الجنوبية بالاتجاه مباشرةً إلى مطار أبها

تحت عين الرادار .

وبعد قليل أضاء القبطان إشارة ربط الحزام وهو يقول
مخاطباً مساعده :

اطلب لنا تصريحاً بالنزول .

ويجيب مساعده :

حاضر يا قبطان .

بدأ المضيفون يتهيؤون للنزول حيث بدؤوا باسترجاع
أكواب القهوة والعصير والشاي المستخدمة وجمعها في
أكياس خاصة لذلك ، كما بدؤوا بإقفال بعض صمامات
الأفران والماء الساخن بالإضافة إلى تذكير الركاب بربط
الحزام استعداداً للهبوط .

بدأت نفوس الركاب تداخلها السعادة نوعاً ما وقد
ساورت بعض محياهم البهجة وهم يرون أن الوقت يقترب
بهم للقاء أهلهم وذويهم فما أجملها من لحظات وما أجملها
من مناسبة .

غيوم كثيفة تتدافع على مطار أبها من الجهة الغربية
الشمالية . (كان ذلك النداء موجهً إلى الطائرة السعودية) .

ويقطب الكابتن حاجبيه وينظر بعينين فاحصتين خارجاً
إلى أمام الطائرة وينظر إلى الداخل حيث شاشة الرادار
الخضراء ليحدد موقع تلك الغيوم ويصدر أمره إلى المساعد :

اسأله مرة أخرى عن تقرير الطقس الأخير في أبها .

واسأله عن تقرير الطقس في جيزان .

واحسب مقدار الوقود الذي به نستطيع الدوران فوق مطار أبها لعدة مرات حينما يتعذر علينا النزول في مطار أبها قبل الذهاب إلى جيزان .

أوامر متلاحقة صدرت من الكابتن واستجاب المساعد لذلك بسرعة : حاضر يا كابتن .

وتدور محادثة بين برج المراقبة والمساعد يفهم الكابتن منها أن الأمل ضعيف في النزول إلى مطار أبها إذ إن الغيوم تزداد كثافة وبدأ المطر الغزير بالنزول .

ليس أمراً غريباً أن تهطل الأمطار في هذا الوقت من اليوم في ساعة الظهيرة بل إنه أمرٌ اعتاد الناس عليه ولكن الأمر الذي يقلق الكابتن هنا ، ما هي المدة التي ستمكثها تلك الغيوم جاثمة على مطار أبها؟ وما هي سرعتها؟

في خضم تساؤلات كثيرة كانت تدور في ذهن القبطان كانت أثناءها الطائرة تشق طريقها بسرعة في تلك الغيوم التي وقفت صفاً مترابطاً يحجب الرؤية عن كل شيء يبعد عنها أكثر من ذراع ، زد على ذلك أن المطبات الهوائية (كما يقول الناس) أو بالتعبير العلمي (الجيوب الهوائية) كانت قد بدأت تزداد وتشتد وبدأ أكثر الركاب متوتراً من هزاتها حيث ساد

الصمت وبدأ البعض يمسك بأطراف مقعده الذي يستند إليه
بينما كان البعض يسبح ويهلل ويدعو . أما في غرفة القيادة
فقد كان الجو على جانب آخر من التوتر والاستعداد حيث
أعدت أجهزة الاقتراب الآلي من المطار (I.L.S) وأنزلت
الجنيحات ، ثم بعد أن باشرت الطائرة مسار النزول
التدريجي (G.S) .

واستقامت عليه أنزلت عجالاتها استعداداً للهبوط .
الطائرة السعودية (. . . .) مسموح لها للهبوط .
الطائرة السعودية (. . . .) مسموح لها بالهبوط على
المدرج (١٣) .

ويتمم القبطان خال :
والله ما ندري هل سنوفق في النزول أم لا .
وتقترب الطائرة من بداية المدرج .
وتزداد اهتزازاتها .
وتزيد اقتراباً .
ويهتف الكابتن بالمساعد .
ركز عينيك با أنس إلى الخارج وأعلمني برؤيتك المدرج .
ويجب المساعد :
حاضر ياكابتن .

ويركز الكبتن عينيه على مؤشرات الاقتراب (I.L.S) وعداد المسافة (D.M.E) للمطار ويحسبها كما يحسب عدد أنفاسه وعدد خفقات قلبه وتقبض يده اليمنى على مصارع دفع المحركين النفاثين وهي تزار بقوة وييده الأخرى مقودها يصارع به الجيوب الهوائية (Air Pockits) كي لا تنحرف طائرته عن مسارها المرسوم لها .

هل يدرك المسافرون الذين هم في الخلف الآن ما الذي يفعله القبطان وما هي اللحظات العصيبة التي يعيشها إلى لحظة الهبوط إنه يعتمد بعد الله سبحانه وتعالى على أجهزة الملاحة الجوية التي أمامه ويرقبها بحذر وهو مستعد لرد أي فعل في حالة عطل أحدها وخاصة أثناء اقترابه من المدرج وهو لا يراه بل إنه ينتظر أن يراه .

ويهدف القبطان Final Fix وهو ينظر إلى جهاز H.S.I فيجيبه المساعد Flags Are Chicked . وهو ينظر إلى مجموع الأجهزة التي أمامه وأمام القبطان .

وهذا يعني أن هذه النقطة الأخيرة التي يقرر فيها القبطان الاستمرار في الاقتراب إلى نقطة القرار الأخير (D.H) القريبة من المدرج حسب أجهزة الملاحة الخالية من الأعطال والعديمة الانحراف المؤثر على السلامة .

وتزداد المطبات الهوائية عنفاً ويصدر القبطان أمره :
شغل مساحات المطر .

وتمتد يد المساعد إلى مفتاح المساحات ويشعله وهو يقول :
مساحات المطر قيد العمل .

ويتمتع القبطان مع نفسه مرةً أخرى : لم يبق للوصول إلى
نقطة القرار الأخير إلا عشر ثوانٍ .

ويلاحظ المساعد هذا الوجود الصارم على وجه القبطان
ويخالجه نفس الشعور بأن الأمل ضعيف في النزول .

ويصبح القبطان عندما وصل نقطة القرار الأخير (D.H):
Decision hight

ويجب المساعد وهو ينظر إلى الخارج : No Rwy
أي لا أرى مدرجاً .

عندها يدفع الكابتن خالد بسرعة البرق مقابض الدفع إلى
الأمام فتزيد قوة دفع المحركين أضعافاً مضاعفة ويسحب بيده
الأخرى بقوة مقودها إليه فترتفع مقدمتها وهو يصيح
بالمساعد :

Flags-15 (أي أدخل الجنيحات إلى درجة ١٥ لتزداد سرعة
الطائرة وترتفع) وبسرعة البرق يستجيب المساعد وهو يحرك
ذراع الجنيحات إلى الداخل وهو يقول : F.15 .

ويصرخ به الكابتن مرةً أخرى GEAR. UP .

(أي ارفع العجلات إلى الأعلى كي تقل مقاومة الهواء
فترتفع الطائرة وتزداد سرعتها) .

ويستجيب المساعد مرة أخرى : GEAR. UP

ويلتقط المساعد جهاز النداء يقول :

إلى برج المراقبة سعودية رقم (. . . .) لم نستطع رؤية المدرج ولذلك فقد صعدنا مرة أخرى للدوران .

أجاب برج المراقبة :

حسناً ما هي توجيهاتكم الآن؟

ويلتفت المساعد إلى الكابتن الذي رآه يتصبب عرقاً وهو يغالب الطائفة التي أضحت كجواد هائج ينوي الفرار من زمام سيده وهو يقول : ما هو قرارك يا كابتن؟

ويجيبه الكابتن :

قل له سنحاول الهبوط مرة أخرى .

وتنفرج أسارير المساعد ويبتسم وهو ينقل ذلك القرار إلى برج المراقبة :

سنحاول الاقتراب مرة أخرى .

ويلحظ القبطان تبسم المساعد فيقول :

تضحك! تضحك؟ . . .

عندها يجيب المساعد :

صدقني يا كابتن هذه أول مرة يصدف ألا نستطيع النزول في مطار من مطارات المملكة وهي تجربة فريدة بالنسبة لي .

ويجب القبطان بعد أن سُريَّ عنه وأعدَّ الطائرة للاستدارة مرةً أخرى لمحاولة الهبوط :

أنت لا تدرك معنى العواصف الرعدية والمطبات الهوائية الشديدة وجالس تضحك . لأنك لازلت مساعد طيار صغير السن وخبرتك في هذه الأمور قليلة .

ويستدرك المساعد بعض تبسمه خجلاً بينما يستطرد الكابتن في توبيخه له :

أنا لا ألومك لأنك لم تسافر إلى بلاد الشرق الأقصى ورأيت بأم عينيك حقيقة هذه المطبات الهوائية والعواصف الرعدية هناك .

ويجب المساعد :

عفواً يا كابتن ، أنا لم أقصد . . . أن . . . ، ولكن رأيتك تأخذ الأمر بجدية زائدة ورأيتك فيها متجهماً والعرق يتصبب من على جبينك أثناء الاقتراب الآلي قبل قليل .

ويرد القبطان على مساعده دون أن يلتفت إليه وهو غير مقتنع بدفاع مساعد الطيار عن نفسه :

على العموم سيأتي اليوم الذي تعرف فيه ماهي العواصف الرعدية عندما تصبح قبطاناً في المستقبل وتكون أنت صاحب المسؤولية ، وحين تكون في هذا الكرسي الذي أنا فيه الآن عندها ستعرف ماهو الفرق بين القبطان والمساعد حينما

تداهمك المواقف الصعبة وتحدث المشاكل المختلفة

ويقطع كلام القبطان مراقب الرادار الذي قال :

رحلة السعودية رقم (. . . .) استدر إلى اتجاه الشمال
صفر واحد صفر .

ويجب المساعد على الفور (وهو يحرك مؤشرأ على
مسطرة البوصلة المدرجة) : سعودية رقم (. . . .) اتجاه
الشمال صفر واحد صفر .

ويرد القبطان مخاطباً مساعده (وهو يدور بمقود الطائرة
نحو اليمين قليلاً) : شمال صفر واحد صفر .

ويكمل القبطان عتابه لمساعدته :

نعم وأنت تعلم أن الطيران ليس قيادة فقط ولكنه
قرارات حاسمة وصحيحة في لحظات حرجة وإدارة سليمة
في مواقف صعبة وحل معضلات متشابكة تترتب عليها أمور
مستقبلية تتعلق بالسلامة ومصلحة الراكب ومصلحة الشركة
التي نحن فيها والرضا بأقل الأضرار إذا كان لابد من
حصولها .

أجاب المساعد :

صدقت يا قبطان وأنا آسف لما بدر مني وأشكرك الشكر
الجزيل على تلك النصيحة القيمة .

وتدخل مركز الرادار مرة أخرى ليصدر توجيهاته

للطائرة: سعودية رقم (. . . .) اتجه إلى اتجاه الشرق صفر
ثمانية صفر . . . مسموح لك بالاقتراب الآلي إلى مدرج
(١٣) . . . ولعلمك فإن الأمطار تزداد شدةً والرؤية متدنية
جداً . . . مسموح لك بالهبوط .

عندها غابت تبسمات المساعد وهو يجيب مركز الرادار
على توجيهاته ، كما غابت الطائرة مرةً أخرى في الغيوم
العاصفة لتدخل في معركةٍ جديدةٍ ثانية وهي تتجه إلى المدرج
رقم ١٣ .

هذه صورةٌ من الصور العديدة التي يرى فيها القارئ
الكريم صراع الطيارين مع العوامل الجوية المتغيرة وهي قصة
قديمة قد حصلت قبل ١٧ سنة لي شخصياً مع الكابتن خالد
الشبيلي - رحمه الله - لا زلت أذكرها وخاصةً عندما حصل
لي الموقف الذي أنبأني به عندما قال لي :

. . . سيأتي اليوم الذي تعرف فيه ماهي العواصف
الرعدية

. . . . وتكون أنت صاحب المسؤولية

لقد أدركت فعلاً ما كان يقصده عندما حصل لي ذلك
الموقف مما جعلني أسطره في هذا الكتاب تحت عنوان (عطل
في الرادار) . وكما قال القبطان خالد ، إن المسألة ليست قيادة
طائرة في سماء صافيه والتمتع بجمال الطبيعة بل هي

استشعار المسؤولية مع الركاب وتوقع أن يحصل عطل في أي جزء من أجزاء الطائرة كتوقف محرك أو عطل في رادار أو جهاز ملاحية تعرف به الاتجاهات أو حريق أو غير ذلك ، عندما يكون قرارك الحاسم هو الوصول إلى الأرض بأسرع وقت ممكن لإنقاذ من هم على الطائرة في الوقت الذي تحول الظروف السيئة دون تحقيق ذلك لك .

إنها المسؤولية واستشعار المسؤولية .

الفهرس

الصفحة

| | | |
|-----|--------------------|----|
| ٩ | قدراً في السماء | ١ |
| ٣٩ | دقائق وثوان | ٢ |
| ٥٣ | اسمها هيفاء | ٣ |
| ٧٣ | سرُّ جلد الثور | ٤ |
| ٨٧ | الطيور المهاجرة | ٥ |
| ٩٥ | مجاهدون من أفغان | ٦ |
| ١٠٣ | ثعبان حول الطائرة | ٧ |
| ١١٥ | ٣٢ ساعة بين الجليد | ٨ |
| ١٢٩ | السحب المسمومة | ٩ |
| ١٤٣ | منجل فلاحه | ١٠ |
| ١٥٧ | طفل يختنق | ١١ |
| ١٧٣ | مشكلة في الرادار | ١٢ |
| ١٩١ | درس سماوي | ١٣ |
| ٢٠٩ | الغرفة السوداء | ١٤ |
| ٢٢٥ | وحش من وراء التلال | ١٥ |
| ٢٣٩ | عطل في الجناح | ١٦ |
| ٢٥٣ | نار في المحرك | ١٧ |
| ٢٦٩ | الجسر الأزرق | ١٨ |
| ٢٨١ | خمسة فقط | ١٩ |
| ٢٩٥ | بل كارثة أخرى | ٢٠ |
| ٣١١ | محاولة يائسة | ٢١ |

كتب للمؤلف

دار النشر

دعوية ودينية

- ١- قبل أن تصلي (باللغة العربية والإنجليزية والأوردية) دارالسلام
- ٢- كيف تدعو نصرانياً إلى الاسلام مكتبة العبيكان
- ٣- ما لا ينبغي للمسلم جهله (قريباً باللغة الانجليزية والأوردية) تسجيلات الهداية
- ٤- منظومات في الدين والأدب (تحت الطبع)
- ٥- مناسك الحج للصغار دار السلام

العلم والإيمان

- ٦- تأملات ابن القيم في الأفاق والأنفس دارالهدى
- ٧- وفي أنفسكم أفلا تبصرون دار الهدى

كتب وقصص تربوية

- ٨- مواقف طيار مكتبة العبيكان
- ٩- رحلات للديار المباركة مكتبة العبيكان
- ١٠- تسالي للأمهات دار المجتمع

قصص للصغار

- ١١- قصص للأطفال الأوراق الملونة
- ١٢- قصص للبنات الأوراق الملونة
- ١٣- سلسلة القصص المصورة للأطفال مطابع الابتكار
- ١٤- قصص الأنبياء للأطفال (٤ أشرطة صوتية) مؤسسة محسن
- ١٥- سلسلة قصص الطفل المسلم مطابع الابتكار

مسابقات و العاب

دار النشر

مؤسسة رمادي

مؤسسة رمادي

مكتبة الأيب

-

-

١٦- مسابقة الرحلة المقدسة - ثقافية مسلية للشباب

١٧- مسابقة المعارك الإسلامية

١٨- مسابقة الهارب من الحديقة

١٩- مسابقة من الأفضل (قريباً)

٢٠- مسابقة انتبه الإشارة (قريباً).

لا يجوز نسخ أو استعمال أي جزء من هذا الكتاب في أي شكل من الأشكال
أو بآية وسيلة من الوسائل - سواء التصويرية أم الإلكترونية أم الميكانيكية بما في
ذلك النسخ الفوتوغرافية والتسجيل على أشرطة أو سواها وحفظ المعلومات
واسترجاعها - دون إذن خطي من الناشر.

رَفَعُ

عبد الرحمن النجدي
السنة النبوية الفردوس

www.moswarat.com

www.moswarat.com



هذا الكتاب

تتصدر هذه المجموعة
القصصية الواقعية حادثة القائد
البطل الطيار خالد الشبيلي
رحمه الله ومن معه من
المسلمين، وقد أسفرت عن وجه
الحقيقة المشرق بعد الحصول
على معلوماتها من الصندوق
الأسود ووسائل الإعلام المرئية
وتحليلات خبراء السلامة والتي
هي بحق نتائج فخر واعتزاز لنا
خاصة وأنها تمخضت عن حسن
خاتمة وذكر جميل.

المؤلف

المؤلف في مطور



كابتن طيار

- أنس بن عبد الحميد القوز
- من مواليد مدينة الزبير
والأصل من أهل سدير سنة
١٣٧٦هـ.
- تخرج من الولايات المتحدة
سنة ١٣٩٧هـ.
- قاد الطائرات التالية:
B-737 وترايستار L-1011
وإيرباص A-300 والجامبو
747.
- عمل في الخطوط الجوية
السعودية ٢١ سنة.
- حصل على التقاعد المبكر من
الخطوط السعودية بعد
طيران ١١,٠٠٠ ساعة.
- له العديد من مؤلفات يحاول
من خلالها نقل تجربته في
هذه الحياة إلى الجيل
الناشئ.

ISBN9960-20-397-2



006 00000500